# Das Pariser Abkommen

zwischen Deutschland, Polen und der freien Stadt Danzig über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland vom 21. 4. 1921 (R. G. Bl. S. 1069 ff) in seiner völkerrechtlichen, straf- und zivilrechtlichen Bedeutung

## Dissertation

zur Erlangung der juristischen Doktorwürde
bei der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät
der Universität Breslau

vorgelegt von

**Hubertus Schönberg**
Regierungsreferendar bei der Regierung zu Schneidemühl
Ehrenbürger der Stadt Bomst
(Grenzmark Posen-Westpreußen)

1928

Spezialdruckerei für Dissertationen Dr. Hermann Eschenhagen, K.-G., Ohlau in Schles.

Gedruckt mit Genehmigung
der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät
der Universität Breslau

Berichterstatter: Prof. Dr. Heilborn

Dem letzten Regierungspräsidenten von Bromberg, derzeitigen Oberpräsidenten der Provinz Grenzmark Posen-Westpreußen

Herrn Friedrich von Bülow

in dankbarer Verehrung zugeeignet.

## Inhaltsübersicht.

## Gliederung.

## Literatur-Verzeichnis

**Anschütz:** Die Verfassung des Deutschen Reiches. Kommentar. Berlin 1926. (4. Aufl.)
**v. Bar:** Lehrbuch des internationalen Privatrechts und Strafrechts. Stuttgart 1892.
**Bansi:** Die Gebietshoheit als rein staatsrechtlicher Begriff durchgeführt. Königsberg 1897 (Dissertation).
**Bluntschli:** Das moderne Völkerrecht. Nördlingen 1878.
**Bonfils:** Lehrbuch des Völkerrechts. Uebersetzt von Groh. Berlin 1904. (Heymann).
**Calvo:** Le droit international. Paris 1888. (Berlin, Puttkammer und Mühlbrecht.)
**Clauß:** Die Lehre von den Staatsdienstbarkeiten. Tübingen 1894.
**Eger:** Eisenbahnverkehrsordnung. Kommentar. Berlin 1910.
**Eichhorn:** Einleitung in das deutsche Privatrecht. 5. Aufl. 1845.
**Fleischmann:** Völkerrechtsquellen. Halle 1905.
**Frank:** Das Strafgesetzbuch des Deutschen Reichs. München 1926. (17. Aufl.).
**Frankenstein:** Internationales Privatrecht. (Grenzrecht.) Berlin 1926.
**Fricker:** Gebiet- und Gebietshoheit in der Festgabe für Albert Schäffl. Tübingen 1901.
**Fritsch:** Das Deutsche Eisenbahnrecht. Berlin 1927.
**Fürst:** Der Widersinn des polnischen Korridors. Berlin 1926. (Deutsche Rundschau).
**Gareis:** Institutionen des Völkerrechts. Gießen 1901.
**v. Gerber:** Grundzüge des Systems des Deutschen Staatsrechts. Leipzig 1880. (3. Aufl.).
**Hall:** A Treatise of intern. Law. Third Edition Oxford 1890.
**Hatschek:** Völkerrecht. Leipzig 1923.
**Heffter:** Das europäische Völkerrecht. 8. Ausgabe. Berlin 1888. (Schröder).
**Heilborn:** Grundbegriffe des Völkerrechts. I. Abt. Im Handbuch des Völkerrechts. Stuttgart 1912.

**Heilborn:** Völkerrecht in Holtzendorf-Kohlers Enzyklopädie der Rechtswissenschaften, 7, der Neubearbeitung zweite Auflage. Band V. Bln. u. Leipzig. (Guttentag) 1914.

**Heilborn:** System des Völkerrechts, entwickelt aus völkerrechtlichen Begriffen. Berlin 1896.

**Henrich:** Die Theorie des Staatsgebietes. Wien 1922. (Hölder-Pichler).

**Hollatz:** Begriff und Wesen der Staatsservitut. Breslau 1908. (Dissertation).

**Jellinek:** Allgemeine Staatslehre. Berlin 1914.

**Kelsen:** Allgemeine Staatslehre, in der Enzyklopädie der Rechts- und Staatswissenschaften. Berlin 1925.

**Klatz:** Begründen Staatsverträge über die Herstellung von Eisenbahnverbindungen völkerrechtliche Servitäten? Greifswald 1909. (Dissertation).

**Klüber:** Europäisches Völkerrecht. Schaffhausen 1851.

**Kopp:** Das völkerrechtliche Verhältnis und die Rechtswirkungen bei Herstellung von Eisenbahnverbindungen an den Grenzen souveräner Staaten. Greifswald 1907. (Dissertation).

**Kohlrausch:** Strafprozeßordnung. Kommentar. Berlin 1925, (Guttentag'sche Sammlung.)

**Laband:** Deutsches Reichsstaatsrecht. Tübingen 1911. (5. Aufl.)

**Leipziger Kommentar** des Reichsstrafgesetzbuches. Herausgegeben von Ebermayer. Berlin und Leipzig. Dritte Auflage 1925.

**v. Lißt:** Lehrbuch des deutschen Strafrechts. Berlin 1927, besorgt von E. Schmidt. (25. Auflage.)

**v. Lißt:** Das Völkerrecht. Berlin 1907. (V. Auflage.)

**v. Lißt Fleischmann:** Das Völkerrecht. Berlin 1925. (Springer.)

**Loewe-Rosenberg:** Die Strafprozeßordnung. Kommentar. Berlin 1927. (W. de Gruyter.)

**De Louter:** Volkenrecht. S.—Gravenhage 1910. (Verlag Nijhoff.)

**Martens:** Nouveau Recueil De Traites par Fred. Martens Göttingen.

**Martens:** Völkerrecht. Uebersetzt von Bergbohm. Berlin 1883.

**Maurenbrecher:** Deutsches Privatrecht. 1855.

**Meili:** Eisenbahnverträge in Holtzendorf's Handbuch des Völkerrechts. III. Bd. 1887, S. 260 ff.

**Meili:** Lehrbuch des intern. Strafrechts und Strafprozeßrechts. Zürich 1910.

**Niemeyer:** Zur Vorgeschichte des intern. Privatrechts im B.G.B. Leipzig 1915.

**Neumeyer:** Intern. Verwaltungsrecht. Innere Verwaltung I—III. 1910, 1922, 1926, Verlag Schweizer. München—Berlin.
**Neumeyer:** Internationales Privatrecht. Enzyklopädie der Rechts- und Staatswissenschaften. Berlin 1923. (Springer.) Bd. XV.
**Nys:** Le dreit intern. Tome I-III, Bruxelles. 1904—1906. (Verlag A. Castaigne.
**Ohlshausen:** Kommentar z. Strafgesetzbuch. Berlin 1916. (10. Aufl.)
**Oppenheim:** International Law A. Treatise Logmanns, Green u Co. London 39 Paternoster Row 1920.
**Pfeiffer:** Prinzip des internationalen Privatrechts. 1851.
**Polnische Verfassung:** Herausgegeben von der Vereinigung des deutschen Volkstums in Polen und dem Deutschtumsbund Posen E. V., Verlag der „Deutschen Nachrichten" Bydgoszcz (Bromberg) Plac Wolnosci 1. III.
**Rivier:** Lehrbuch des Völkerrechts. Stuttgart 1899.
**Rohrscheidt:** Preußische Staatsverträge. Berlin 1852. (Schneider u. Co.)
**Roth:** Entstehung des polnischen Staats. Berlin 1926. (Liebmann).
**Sartorius:** Göttingsche gelehrte Anzeigen. 1895. I. Bd. Besprechung von Clauß: S. 88 ff.
**Schäffner:** Entwickelung des internationalen Privatrechts. Frankfurt a. M. 1841.
**Schätzel:** Polens Untergang und Wiedererichtung vom völkerrechtlichen Standpunkt. Im Archiv f. öffentl. Recht. 40. Bd., S. 73 ff.
**Schiller:** Der Eintritt Deutschlands in den Völkerbund als Rechtsfrage. Archiv f. öffentl. Recht. Bd. 11. (Neue Folge.) S. 41 ff.
**Schücking-Wehberg:** Völkerbundssatzung. Kommentar. Berlin 1924.
**Schwenzner:** Begriff und Wesen der Staatsservitut. Breslau 1907. (Dissertation.)
**Staudinger:** Kommentar z. B.G.B. VI. Band. (Einführungsgesetz). München 1909.
**Strupp:** Grundzüge des positiven Völkerrechts. Bonn 1922.
**Strupp:** Gegenwartsfragen des Völkerrechts. Gotha 1918.
**Strupp:** Documents pour servir à l' histoire du Droit des gens. Berlin 1923. (Sack.) I.—V. Band. (Im folgenden „Materialien" genannt.)
**Strupp:** Wörterbuch des Völkerrechts und der Diplomatie. Berlin 1921. (Grunter).
**Thöl:** Einleitung in das deutsche Privatrecht. 1850.
**v. Treitschke:** Deutsche Geschichte des 19. Jahrhunderts. I.—III. Teil. Leipzig 1904.

**Triepel:** Völkerrecht und Landesrecht. Leipzig 1899.
**Triepel:** Zukunft des Völkerrechts. Leipzig 1916.
**Ullmann:** Völkerrecht. Tübingen 1908.
**Wahl:** Die Kohlenstation staats- und völkerrechtlich betrachtet mit Rücksicht auf Art. III des deutsch-spanischen Vertrages, betr. die Zession der Karolinen. Greifswald 1906. (Dissertation)
**v. Waldkirch:** Völkerrecht. Basel 1926.
**Walker:** Internationales Privatrecht. Wien 1924.
**Wehberg:** Genfer Protokoll. Berlin 1927. (Stilke).
**Wehberg:** Die Völkerbundssatzung. Gemeinverständlich erläutert unter Berücksichtigung des Paktes von Locarno. Berlin 1926 (Hensel u. Co.)
**Zitelmann:** Internationales Privatrecht. Leipzig 1897.
**Zorn:** Grundzüge des Völkerrechts. Leipzig 1903.

## Besondere Literatur:

1. Amtlicher Ostdeutscher Taschenfahrplan für die Reichsbahndirektionsbezirke Königsberg in Preußen und Osten. Ausgabe vom 2. Oktober 1927. Herausgegeben von der Reichsbahndirektion Osten in Frankfurt a/O.
2. Drucksachen. Verhandlungen des Reichstages:
   a) I. Wahlperiode Berlin 1920. (Verlag der Norddeutschen Buchdruck- und Verlagsanstalt.)
      Erste Beratung des Pariser Abkommens. Bd. 350, S. 3959.
      Zweite Beratung: Bd. 350, S. 4029.
      Dritte Beratung ebendort.
      Bericht des auswärtigen Ausschusses: Band 367, Nr. 2247.
      Denkschrift der Reichsregierung: Bd. 367.
      Drucksache Nr. 2191, S. 95.
      Beschwerden über den Durchgangsverkehr: Bd. 362.
   b) Verhandlungen des Reichstages: III. Wahlperiode, 311. Sitzung (11. 5. 1927), S. 10669:
      Beratung und Annahme des Zusatzabkommens.
      Denkschrift der Reichsregierung dazu Drucksache Nr. 3358.
      (Alle Drucksachen bei Carl Heymann, Berlin W 8, Mauerstraße erhältlich.)
3. Entscheidungen des Hohen Kommissars in Danzig. Sammlungen Danzig 1921 ff. (herausgegeben vom Danziger Senat).
4. Europabuch der Rechtsanwälte und Notare, herausgegeben von Dr. Cornel Salabanden, Berlin 1926. (Juristische Verlagsgesellschaft.)

5. Friedensvertrag von St. Germain. Oesterreichisches Bundesgesetzblatt 1920, S. 995 ff.
6. Friedensvertrag von Neuilly, (Deutsche Verlagsgesellschaft für Politik und Geschichte. Berlin 1920.
7. Friedensvertrag von Versailles s. unter Materialien.
8. Materialien betreffend die Friedensverhandlungen 1.—8. Teil.
   III. Teil: Die deutschen Gegenvorschläge zu den Friedensbedingungen der Alliierten und Assozzierten Mächte.
   IV. Teil: Mantelnote und Antwort der Alliierten und Assozzierten Mächte auf die deutschen Gegenvorschläge.
   VIII. Teil: Der Friedensvertrag zwischen Deutschland und der Entente. (Textausgabe).
   Charlottenburg 1919. (Deutsche Verlagsgesellschaft für Politik und Geschichte).
9. Rechtsvergleichendes Handwörterbuch, herausgegeben von Schlegelberger, Berlin 1927, (Vahlen).
10. Sammlung: „Polnische Gesetze und Verordnungen in deutscher Uebersetzung", Poznan (Posen), Waly Leszczynkiego 2 (Dr. Paul Luck.)

**Zeitschriften:**

The American Journal of international Law Vol. 19 ff (1925 ff.) Jackson lace. Washington

Archiv des öffentlichen Rechts, Bd. 40 ff. (ab 42. Bd. neue Zählung). Mohr, Tübingen.

Blätter für internationales Privatrecht. Beilage der Leipziger Zeitschrift für deutsches Recht, I. Jahrgang ff. (1926 ff.)

Die Friedenswarte. 25. Jahrgang ff. (1925 ff.) Hensel u. Sohn, Berlin.

Niemeyers Zeitschrift für internationales Recht herausgegeben vom Institut für internationales Recht in Kiel, Bd. 29 ff. (1921 ff.)

Ostrecht, 1. Jahrgang ff. (1925 ff.) Karl Heymann, Berlin. (Mit der Zeitschrift für osteuropäisches Recht, Sack, Breslau, vereinigt.)

Journal din Droit International fondé en 1874 par Edouard Clumet (Librairie des Juris-Classeurs, Paris, Place Dauphine 23 bis 27) Ann. 52 ff. (1925 ff.)

Revue de Droit international et de sciences diplomatiques (Genf. Rue Merle d' Aubiqué 3) Ann. 3 ff (1926 ff.)

Revue de Droit International Privè fondè par A. Darras. (Recueil Sirey, Paris, Rue Soufflet 22) Anm. 20 ff. 1925 ff.)

Revue generale de Droit international public. Herausgeg. v. Pillet und Franchille. Ann 32 (1926 ff )A Pedone, Paris.
Völkerbundfragen 1925 ff. Reimar Hobbing, Berlin.
Völkerrechtsfragen 1925 ff. Ferdinand Dümmler, Berlin.
Völkerrechtliche Monographien, herausgegeben von Schücking-Strupp, 1925 ff. Berlin. Verlag Vahlen.
Zeitschrift für osteuropäisches Recht, Jahrgang 1925/26, Sack, Breslau.

**Zeitungen:**

Berliner Börsenzeitung. Jahrgang 1923 ff.
Berliner Lokalanzeiger. Jahrgang 1923 ff.
Der Gesellige, Schneidemühl. Jahrgang 1923 ff.
Vossische Zeitung, Berlin. Jahrgang 1923 ff.

## § 1.

Als 1772 bei der ersten polnischen Teilung Westpreußen und der Netzegau außer Danzig und Thorn von Preußen erworben wurden, war endlich die Verbindung zwischen den märkischen Stammlanden und dem Herzogtum Preußen hergestellt. Mit der zweiten und dritten polnischen Teilung[1] wurde das Verbindungsstück erheblich nach Osten und Süden erweitert und reichte bis Warschau. Selbst der Tilsiter Frieden (1807) ließ eine, wenn auch sehr schmale Verbindung zwischen Ostpreußen und Brandenburg bestehen. 1815 wurde mit dem Wiedererwerb der Provinz Posen, des Netzegaues und großer Teile von Westpreußen die Ostgrenze fest gefügt, und ein breiter territorialer Zusammenhang zwischen Ostpreußen und Schlesien geschaffen. Erst im Versailler Friedensvertrage hat der Feindbund das Rad der Geschichte um 150 Jahre zurückgedreht und Westpreußen und Posen der Republik Polen zugesprochen.[2] Um Ostpreußen jedoch nicht völlig vom Reich abzuschneiden, hat man versucht, durch die Bestimmungen der Artikel 89 und 98 des Versailler Friedensvertrages eine Notbrücke über den breiten polnischen Streifen zu errichten.[3] Artikel 98 des Versailler Friedensvertrages bestimmt:

> „Deutschland und Polen werden binnen Jahresfrist nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages Uebereinkommen abschließen, dessen Wortlaut im Streitfalle vom Rate des Völkerbundes festgesetzt wird, und das einerseits Deutschland für den Eisenbahn-, Draht- und Fernsprechverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das polnische Gebiet die volle Möglichkeit geeigneter Betätigung gewährleistet und andererseits Polen für seinen Verkehr mit der freien Stadt Danzig durch das etwa auf dem rechten Weichselufer zwischen Polen und der freien Stadt Danzig liegenden deutschen Gebiete die gleiche Möglichkeit sichert."

In Ausführung der im Artikel 98 vorgesehenen Freiheit des Durchgangsverkehrs durch Polen haben Deutschland, Polen und die Freie

1) Schätzel, Archiv f. öff. Recht, 40. Bd. Seite 73 (bes. 74/75).
2) Vergl. Strupp, Wörterbuch II S. 280 („Polen").
3) Materialien zum Friedensvertrag, III. Teil, Seite 46. (Deutsche Gegenvorschläge.) IV. Teil, Seite 21. (Antwort der Entente.) Vergl. auch Roth a. a. O. S. 74 und S. 129 ff. (Denkschrift Dmowskis an Wilson, am 8. 10. 1918 in Washington vorgelegt.)

Stadt Danzig ein Abkommen geschlossen, das am 21. April 1921 in Paris unterzeichnet ist (Pariser Abkommen) und am 12. Juli 1921 als Gesetz verkündet worden ist. Es ist im R.G.Bl. am 6. August 1921 Nr. 83 (S. 1069 ff.) veröffentlicht worden.[4]

Am 15. Juli 1922 ist dazu noch ein Zusatzabkommen mit Polen geschlossen worden, in dem die Linie Oels—Jarotschin—Gnesen—Thorn—Deutsch-Eylau für den Durchgangsverkehr Oberschlesien—Ostpreußen bestimmt wurde. (R.G.Bl. 1923 Teil II S. 483/84.)

Zwecks Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs auf der Strecke Schneidemühl—Marienburg wurde endlich am 26. März 1927 ein Zusatzabkommen abgeschlossen, das am 14. Mai 1927 im R.G.Bl. Teil II S. 328 ff. veröffentlicht worden ist.[5] Es gilt aber gegenwärtig nur für ein tägliches Schnellzugpaar.[6] Vertragschließende sind Deutschland und Polen, letzteres auch für Danzig.

Erwähnt sei noch, daß infolge der unglücklichen Grenzziehung in Oberschlesien Deutschland der Republik Polen freien Durchgangsverkehr durch deutsches Gebiet auf vier Linien im Zuge der Strecke Kattowitz—Beuthen—Lublinitz—Kreuzburg—Kempen—Posen in einem am 24. Juni 1922 zu Breslau geschlossenen Abkommen zugestanden hat. Dieses Abkommen ist als Gesetz am 10. März 1923 in Kraft getreten und im R.G.Bl. 1923 Teil II S. 457 ff. veröffentlicht worden.

Endlich ist im Genfer Abkommen vom 15. Mai 1922 — als Gesetz am 11. Juni 1922 verkündet — im Artikel 470 Deutschland ein Durchgangsverkehr durch Polnisch-Oberschlesien bewilligt worden. (R.G.Bl. 1922, Teil II S. 585.)

Hierzu ist noch zur Erleichterung des Verkehrs zwischen Deutschland und Polen an demselben Tage ein Abkommen über die Grenzübergangsbahnhöfe geschlossen worden. (Gesetz vom 11. Juni 1922 R.G.Bl. II. Teil S. 573 ff. Ratifikationsbekanntmachung 12. Juni 1922 R.G.Bl. Teil II S. 585.)[7]

Die drei vorgenannten Abkommen, die später als das Pariser Abkommen geschlossen worden sind, enthalten bei gleichen Tatbeständen wie im Pariser Abkommen[8] teilweise eine verbesserte und ein-

---

4) a) Ratifikation Deutschlands: Bekanntmachung vom 6. 5. 1922 (R.G.Bl. 1922 Teil II, S. 132). b) Polen: Gesetzsammlung (Dziennik Ustaw) 1922 Poz. 548/549/550. Ratifiziert am 27. 4. 1922. c) Registriert beim Völkerbund unter Nr. 308 (vergl. Ostrecht 1926 S 911). Abgedruckt auch bei Strupp, Materialien IV. S. 653 ff.

5) Ratifikation: Bekanntm. v. 27. 5. 27, R.G.Bl. II S. 431.

6) Vergl. Amtl. Fahrplan der R.B.D. Osten Winter 1927/1928 S. 31 III. B. e.

7) Von Neumeyer, Int.Verw.Recht III S. 26 Anm. 6 I. bezw. II. Oberschlesienabkommen genannt. Einzelheiten a. a. O. § 79. Abgedruckt auch bei Strupp, Materialien IV. S. 719 ff.

8) Das Pariser Abkommen wird im folgenden P.A. abgekürzt.

gehendere Formulierung, als es im Pariser Abkommen geschehen ist. Sie werden soweit in der Arbeit verwandt werden, als es zur Auslegung des Pariser Abkommens notwendig erscheint.

Bevor die Fragen, die durch das Pariser Abkommen in völkerrechtlicher, straf- und zivilrechtlicher Hinsicht aufgeworfen worden sind, erörtert werden, ist es angebracht, einen Blick auf Verhältnisse in vergangenen Zeiten zu werfen, die der Gegenwart gleichen.

Als im heiligen römischen Reiche durch die Fülle der Kleinstaaten das Reichsgebiet derart aufgeteilt war, daß die Farbentafel nicht ausreichte, um auf der Karte jedem Lande eine Farbe zu geben, war es nichts Besonderes, daß ein Land aus vier und mehr in allen Ecken des Reiches verstreuten Gebieten bestand. Durch die napoleonischen Kriege verschwand ein Teil der kleinen Staaten. Trotzdem waren die Gebiete der Länder nicht abgerundet und es bedurfte gütlicher Vereinbarung mit dem Nachbarn, um Truppen durch sein Land in die hinter ihm gelegenen eigenen Landesteile gelangen zu lassen. Man brauchte Militärstraßen (Etappenstraßen) durch benachbartes Gebiet, um die damals dauernd notwendigen Truppenverschiebungen und Bereitstellungen durchführen zu können.

Der erste völkerrechtliche Vertrag, der das Recht eines ausländischen Staates auf Etappenstraßen in Preußen begründete, dürfte der Tilsiter Frieden (1807) sein, in dem Sachsen eine Militärstraße durch Preußisch-Schlesien nach dem unter der Herrschaft des Königs von Sachsen stehenden Herzogtum Warschau gewährt wurde.[9] Durch Vertrag vom 22. Februar 1809 erhielt auch Frankreich, das damals auf Grund des Pariser Vertrages vom 8. September 1808[10] die Festungen Glogau, Cüstrin und Stettin besetzt hatte, sieben Etappenstraßen,[11] die zum größten Teile der Verbindung mit den genannten Festungen dienten.

In der Wiener Kongreßakte vom 9. Juni 1815 Artikel 31 wurde Preußen zur Aufrechterhaltung der Verbindung zwischen den neuerworbenen Rheinlanden und Altpreußen das Recht auf zwei Etappenstraßen durch Hannover, Hannover eine Straße durch Preußen nach seinen südlich gelegenen Landen (Göttingen) zugestanden.[12] Auch Bayern erhielt Etappenstraßen nach der bayrischen Pfalz durch Nordbaden und Hessen.[13]

---

9) Artikel 16 des Tilsiter Vertrages, Martens.Nouveau-Recueils VIII. S. 665, (1803—1808), Clauß a. a. O. S. 184, Treitschke a. a. O. I S. 265 Mitte.
10) Martens.Nouv.Rec. I (1808—1814) S. 102, Treitschke a. a. O. I S. 327.
11) Martens a. a. O. I (1808—1814) S. 130.
12) Martens a. a. O. II. (1814—1815) S. 399, Fleischmann, Quellen S. 10.
13) Artikel 6, 23, 32 des Frankf. Territorialrezesses v. 20. 7. 1819. Clauß a. a. O. S. 184, Treitschke a. a. O. II, S. 283/84.

Genau wie im Versailler Friedensvertrage war damals bestimmt worden, daß die notwendigen Vorschriften für die Benutzung der Straßen in einem Abkommen näher festgelegt werden sollten. Zwischen Preußen und Hannover ist das genannte Abkommen am 6. Dezember 1816 (Pr.G.S. 1817 S. 84) abgeschlossen worden. Preußen erweiterte das Netz seiner Militärstraßen in der folgenden Zeit. Es schloß auch mit anderen deutschen Staaten, die völkerrechtlich als völlig selbständige Staaten angesehen wurden, dahingehende Verträge.

So wurden Verträge mit
Sachsen-Weimar am 31. 12. 1816, (Pr.G.S. 1817 S. 85),
S. Koburg-Gotha am 3. 1. 1817, (ebenda S. 93),
Großherzogtum Hessen am 17. 1. 1817, (ebenda S. 101),
Herzogtum Nassau am 17. 1. 1817, (ebenda S. 112),
Kurfürstentum Hessen am 9. 5. 1817, (ebenda S. 133),
Herzogtum Braunschweig am 23. 12. 1817, (ebenda S. 5),
Herzogtümer Anhalt, (Pr.G.S. 1818, S. 25, 34, 43),
Fürstentum Lippe am 8. 10. 1818, (ebenda S. 53), und dem
Großherzogtum Oldenburg (durch Birkenfeld) (ebenda S. 125)
geschlossen.[14]

Eine Durchsicht der Verträge ergab, daß sie sich alle ähneln. Später war mit dem Erwerb Wilhelmshafens ein neuer Vertrag mit Oldenburg notwendig. (Abgeschl. am 20. 7. 1853, Pr.G.S. 1854, S. 65 ff.) 1860 wurde ein neuer Vertrag mit Hessen abgeschlossen (Pr.G.S. S. 485 ff.). In diesen beiden Verträgen tritt zum ersten Mal die Regelung von Truppentransporten mit der Eisenbahn auf.[15]

Oesterreich erhielt im Berliner Vertrage vom 13. Juli 1878 Artikel 25 im Sandschak-Novibazar Militärstraßen zugestanden, um den „Bestand der neuen politischen Ordnung, Freiheit und Sicherheit der Verkehrswege zu sichern."[16]

Die alten Verträge in Deutschland waren mit der Errichtung des Norddeutschen Bundes und des Deutschen Reiches in sich zerfallen.[17]

So gehörten 1914, als der große Weltbrand entstand, die Etappenstraße und die Etappenbahnlinie der Vergangenheit an, bis sie

14) Vergl. Clauß a. a. O. S. 185 Anm. 1, Rohrscheidt a. a. O. S. 167—174 S. 183—185, 187—188, 263—269, 358—364, 389—391, 402—406.

15) Interessant ist, daß Preußen, gem. Art. 25 des Vertr. sogar das Eigentum an dem von ihm durch Oldenburg nach Wilhelmshafen zu erbauenden Eisenbahnkörper zustehen sollte.

16) Fleischmann Quellen S. 156.

17) Clauß a. a. O. S. 185: durch confusio untergegangen bezw. da das Reich ein einheitliches militärisch organisiertes Gebiet darstellt, gegenstandslos geworden. S. 220 (S. 156) behauptet Clauß dagegen, daß damit die Servitutsrechte nur formell aufgehoben seien, tatsächlich aber noch fortbeständen. Ebenso wie oben Triepel, Völker- und Landesrecht S. 200.

1919 in veränderter Form aufs Neue entstehen sollte, um den einzig auf der ganzen Welt dastehenden Zustand, daß ein großes Reich von einem Teile seines Landes durch einen breiten Streifen fremden Gebietes getrennt ist, halbwegs erträglich zu machen.

Aber nicht nur in Deutschland ist eine Sicherung der Verbindung zerschnittener Landesteile notwendig geworden, sondern auch in Oesterreich ist in ähnlicher Weise auf das Entgegenkommen eines benachbarten Staates in dieser Hinsicht angewiesen.

Oesterreich ist im Friedensvertrage von St. Germain vom 10. September 1919[18] das mit Deutschen besiedelte ungarische Gebiet um Oedenburg (Westungarn) zugesprochen worden. Da die Ungarn es nicht gutwillig herausgeben wollten, mußte Oesterreich bei den Verhandlungen in Venedig Mitte Oktober 1921 (13. 10. 1921) auf einen Teil Westungarns verzichten. Es war militärisch zu schwach, um das ganze Land besetzen zu können, außerdem legte sich der damalige italienische Außenminister Graf Sforza ins Mittel. Im Venediger Protokoll vom 13. 10. 1921[19] wurde die Grenze derart festgesetzt, daß die Hauptstadt Oedenburg mit Umgebung bei Ungarn blieb, während der Rest als neues Land der Republik Oesterreich einverleibt wurde. Das ungarische Gebiet ragt jetzt wie eine große Beule in das nunmehr österreichische Burgenland herein, die Verbindungen zwischen dem nördlichen und südlichen Teil sind zerschnitten. Ungarn mußte sich deshalb dazu verstehen, Erleichterungen im Grenz- und Personenverkehr zwischen Nord- und Südburgenland durch sein Gebiet zu gewähren.[20] Dieses Zugeständnis wurde in einem Zusatzartikel des Venediger Protokolls niedergelegt, und in Abs. 3 dieses Art. die Bestimmung aufgenommen, daß eine Konvention zwischen Oesterreich und Ungarn Einzelheiten festlegen sollte. Diese Konvention ist 1922 zwischen den beteiligten Regierungen geschlossen worden. Sie ist nicht veröffentlicht worden.[21] Eine vom Verfasser beim österreichischen Bundesministerium für Finanzen eingeholte Auskunft ist am Ende der Arbeit zitiert.[21a] (Anlage 1.)

---

18) Bundesgesetzblatt 1920 S. 995, v. Liszt/Fleischmann S. 66, 1.

19) Bundesgesetzblatt 1922 S. 273.

20) Das Burgenland ist in dieser Hinsicht mit der Grenzmark Posen-Westpreußen zu vergleichen, die aber keine Verbindungen durch Polen zwischen ihrem Nordteil (Schneidemühl) und Südteil (Fraustadt) hat.

21) Kurze Schilderung, daß der Durchgangsverkehr tatsächlich besteht: Berliner Börsenzeitung vom 10. 8. 1927.

21a) Bei der Drucklegung wurde noch festgestellt, daß in Karpath-Rußland, das zur Tschechoslowakischen Republik gehört, auf der Strecke Kralovo n. T. — Jasina geschlossene Züge 37 Kilometer durch rumänisches Gebiet fahren. Ebenso führen die rumänischen Staatsbahnen geschlossene direkte Personenzüge von Halmei nach Sighetal Marmatiei über tschechoslowakisches Gebiet, (vgl. Stiepels amtlich revidiertes Kursbuch der Tschecho-

Während alle vorgenannten Abkommen der Verbindung von Land zu Land durch fremdes Gebiet dienen, finden wir in Südosteuropa Bestrebungen, einen Weg vom Land zur See durch fremdes Gebiet zu erhalten. Im Vertrage von Neuilly[22] (Art. 48 Abs. 1) hat Bulgarien das im Balkankriege gewonnene Westtharzien an die Alliierten und Assoziierten wieder abtreten müssen, und damit den Zugang zum Aegäischen Meere durch das Marizatal und den Hafen Dedeagatsch verloren. Im Art. 48 Abs. 3[23] dieses Vertrages verpflichten sich die alliierten und assoziierten Mächte, den freien wirtschaftlichen Ausgang Bulgariens nach dem Aegäischen Meere zu garantieren. Einzelheiten sollen gegenseitig festgelegt werden.

Im Vertrage von Sèvres vom 10. August 1920, den die Alliierten mit der Türkei schlossen, wurde Westtharzien mit Dedegatsch an Griechenland gegeben. Der Vertrag von Sèvres ist aber nach der Befreiung der Türkei durch Mustapha Kemal Pascha durch den Lausanner Vertrag vom 24. Juli 1923[24] ersetzt worden. Die Türkei erhielt Adrianopel zurück, als Grenze wurde grundsätzlich der Talweg der Maritza festgesetzt, die auf dem westlichen Ufer der Mariza gelegene Vorstadt Adrianopels Karaagatsch jedoch der Türkei zugesprochen.[25] Da der Durchgangsverkehr nach Dedeagatsch über Karaagatsch führt, muß also türkisches und griechisches Gebiet berührt werden. Wenngleich die Türkei keine Einwendungen gegen einen ihr Gebiet berührenden Durchgangsverkehr erhebt, ist es, wie das Studium der Tagespresse und in Bulgarien selbst eingeholte Auskünfte ergeben haben, bisher zwischen Bulgarien und Griechenland noch zu keiner Einigung gekommen, sodaß die Frage noch ungelöst ist.

Ebenso wie Bulgarien versucht Südslawien einen freien Ausgang zur Aegäis zu bekommen. Fiume ist italienisch, der mit vielen Kosten ausgebaute südslawische Hafen bei Fiume genügt nicht den Anforderungen, Ragusa und Cattaro haben schlechte Bahnverbindungen ins Hinterland, Durazzo und Valona sind albanisch, Albanien selbst gegenwärtig unter starkem italienischen Einfluß. Südslawien braucht also für seine starke Ausfuhr Saloniki. Die Vardartalbahn, die unmittelbar aus dem Herzen Südslawiens, aus Altserbien, nach Saloniki führt, ist nur bis Gewgeli südslawisch, die

slowakischen Republik, Sommer 1928. — Reichenberg i. B., Selbstverlag. — S. I, XXII und 301, 329).

22) Deutsche Uebersetzung: Deutsche Verlagsgesellschaft für Politik und Geschichte, Berlin 1920 (vergl. von Liszt-Fleischmann S. 66), unterzeichnet am 27. 11. 1919; ratifiziert am 7. 8. 1920.

23) Les Principales Puissances alliés et associés „s' engagent à ce que la liberté des débouchés écononiques de la Bulgarie sur la mer Egée soit garanté. Les condicions de cette garantie seront fixées ultéricurement“.

24) v. Liszt-Fleischmann S. 66

25) ebenda S. 68 b.

kurze Endstrecke von dort bis Saloniki liegt auf griechischem Gebiete. Der griechische Diktator Pangalos hat einen für Serbien nicht ungünstigen Vertrag im August 1926 über ein 10 000 Quadratmeter großes südslawisches Freigebiet im Hafenbereich von Saloniki mit der südslawischen Regierung abgeschlossen. Südslawien erhält das Recht, nicht nur seine, sondern auch Waren aus den Grenzländern, mit denen es Handelsverträge abgeschlossen hat, zollfrei ins Freigebiet zu beförden. Südslawische Zoll- und Gesundheitsbehörden werden im Einvernehmen mit der griechischen Hafenkommandantur wirken dürfen. Ein südslawischer Vertreter erhält Sitz und Stimme im Vorstande der griechischen Verwaltung des auf griechischem Gebiete gelegenen Stückes der Vardartalbahn, um den Transitverkehr zu überwachen.[26]

Mit dem Sturz des Diktators Pangalos Ende 1926 haben die Griechen sich anders besonnen. Sie wollen den Vertrag nicht ratifizieren,[27] vielmehr beabsichtigen sie, ihn als Anklagematerial gegen Pangalos zu verwenden. Es besteht aber die Aussicht, daß die Salonikifrage in einer für Südslawien erträglichen Form bereinigt wird.[28]

Wir sehen also, daß es in Europa mehrere Länder gibt, die infolge der territorialen Auswirkungen der Friedensverträge in fast jeder Beziehung sich in denkbar ungünstiger Lage befinden.[29]

§ 2.

Die Arbeit hat sich jedoch nur mit dem einleitend schon genannten Pariser Abkommen (abgekürzt P.A.) zu beschäftigen.

Im Artikel 1 gesteht Polen dem Deutschen Reich die Freiheit des Durchgangsverkehrs für Personen, Waren, See- und Flußschiffe, Fahrzeuge, Eisenbahnwagen, für den Post-, Telegraphen- und Fernsprechdienst zwischen Ostpreußen und dem übrigen Reich durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet einschl. der Hoheitsgewässer zu. Die Freiheit des Verkehrs erstreckt sich auf alle Beförderungswege, -mittel und -arten[1] zu Wasser und zu Lande (nicht in der Luft!).[1a]

26) Vossische Zeitung vom 19. 8. 1926.

27) ebenda vom 26. 7. 27.

28) ebenda vom 2. 9. 27 und v. 10. 1. 1928 (Nr. 8).

29) Erwähnt sei noch, daß die Vierbundmächte im Bukarester Frieden 1918 dem damals besiegten Rumänien durch Wegnahme der Dobrudscha den Ausgang zur See (Hafen von Konstanza) abgeschnitten haben. Vergl. Art. 10 B. Abs. 3 des Bukarester Vertrages (abgedruckt bei Strupp, Materialien III, S. 139): „Die verbündeten Mächte werden dafür Sorge tragen, daß Rumänien einen gesicherten Handelsweg nach dem Schwarzen Meere über Cernavoda—Konstanza erhält."

1) Fußgänger- und Radfahrerverkehr ist bisher noch durch kein Abkommen geregelt, wie es Art. 10 P.A. vorsieht. Er ist somit noch nicht erlaubt.

1 a) Reichstagsdrucksache Nr. 2191. Protokoll S. 95. Denkschrift S. 100/101. Furst. a. a. O. S. 125.

Wenn unvorhergesehene Ereignisse im abgetretenen Gebiet den Durchgangsverkehr beinträchtigen, hat ihn die polnische Regierung durch das Gebiet des ehemaligen Königreichs Polen sicherzustellen.[2] (Art. 1 Abs. 2.)

Danzig gewährt Deutschland ebenfalls durch sein Gebiet freien Durchgangsverkehr zu Wasser und zu Lande.

Endlich gewährt Deutschland der Republik Polen und Danzig für ihren gegenseitigen Verkehr freien Durchgangsverkehr durch sein Land östlich der Weichsel, den heutigen Regierungsbezirk Westpreußen.[3] (Art. 1 Abs. 4 P.A.) Es sind also drei Arten des Verkehrs zu unterscheiden:

1. Deutschland—Ostpreußen über polnisches Gebiet;
2. Deutschland—Ostpreußen über Danziger Gebiet;
3. Polen—Danzig über deutsches Gebiet.

Polen und Danzig sind gehalten, dem Durchgangsverkehr in jeder Beziehung mindestens eine gleich günstige Behandlung zuteil werden zu lassen, wie sich der rein polnische bezw. Danziger Verkehr erfreut. (Art. 1 Abs. 5 P.A.) Man könnte diese Bestimmung als eine Meistbegünstigungsklausel auffassen; sie bedeutet, daß die Vertragsgegner beispielsweise die Durchgangszüge mindestens so schnell wie ihre eigenen Züge fahren lassen müssen.

Den stärksten Anteil am Durchgangsverkehr hat naturgemäß der auf der Eisenbahn sich abspielende Verkehr, ihm wird besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden sein.

Man unterscheidet den privilegierten und gewöhnlichen Verkehr.

Der privilegierte Verkehr erfolgt nur in Zügen und besonders hierfür bestimmten Zugteilen. Er kann zur Beförderung von Personen und Wagen verwandt werden. Personen und ihr Gepäck genießen völlige Freiheit von Paß- und Zollförmlichkeiten. (Art. 4 Abs. 1, 2 und 3.)[4]

Der gewöhnliche Verkehr vollzieht sich durch alle anderen Verkehrsmittel, als durch die dem privilegierten Verkehr dienenden Züge. (Art. 4 Abs. 5 P.A.)

Für den privilegierten Verkehr sind Deutschland insgesamt acht Eisenbahnstrecken freigegeben, die dem ganzen Verkehr zwischen Ostpreußen und Pommern, Brandenburg, Nieder- und Oberschle-

2) Reichstagsdrucksache Nr. 2191. Denkschrift S. 100 oben.
3) Wenig bekannt.
4) Der Durchgangsverkehr, den die im Zusatzabkommen von 1927 genannten Züge vermitteln, kann ebenfalls als privilegierter bezeichnet werden, da Paß- und Zollfreiheit besteht. (Art. 5 Abs. 3 des Zusatzabk.)

sien bewältigen dürften. (Art. 23 P.A.) Die genannten acht Strecken sind diejenigen Linien, die schon 1914 als Hauptbahnen den Verkehr von und nach Ostpreußen vermittelten.

Der gewöhnliche Verkehr wird auf allen anderen im ehemaligen deutschen Gebiet liegenden Strecken erfolgen.[5]

Die Deutschland für den privilegierten Verkehr gegebenen Möglichkeiten sind bisher in keiner Weise voll ausgenutzt. Man hat nur diejenigen Linien gewählt, die möglichst schnell die Züge durch Polen führen, um den Reisenden das stundenlange Eingesperrtsein (Das Aussteigen in Polen ist verboten! Art. 4 Abs. 3 P.A.) zu ersparen. Im privilegierten Verkehr werden gegenwärtig folgende Linien befahren:

1. Lauenburg—Danzig—Dirschau—Marienburg:
   38 Kilometer poln. Gebiet,
   36 „ Danziger Gebiet,
   12 „ poln. Gebiet (Dirschau),
   13 „ Danziger Gebiet (Weichseldelta),
   99 Kilometer.
2. Schneidemühl—Firchau—Konitz—Marienburg:
   109 Kilometer poln. Gebiet,
   13 „ Danziger Gebiet,
   122 Kilometer.
3. Schneidemühl—Bromberg—Thorn—Dt.-Eylau:
   199 Kilometer poln. Gebiet.
4. Frankfurt a. O.—Bentschen—Posen—Gnesen—Thorn—Dt.-Eylau:
   314 Kilometer poln. Gebiet.
5. Breslau—Lissa—Posen—Bromberg—Dirschau—Marienburg[6]
   380 Kilometer poln. Gebiet,
   13 „ Danziger Gebiet,
   393 Kilometer (= Berlin—Oldenburg!).

Den Hauptanteil unter diesen fünf Linien wieder die unter 2 genante Linie mit 3 D-Zug- und einem beschleunigten Personenzugpaare.[7]

5) Reichstagsdrucksache Nr. 2191, Denkschrift S. 100 oben.
6) Diese Linie ist im Art. 23 P.A. nicht vorgesehen, jedoch auf Grund einer Vereinbarung, die gem. Art. 23 Abs. 2 P.A. möglich ist, eingerichtet. Er fährt gegenwärtig auf dieser Strecke nur ein D-Wagen, der an polnische Schnellzüge (Posen—Bromberg—Dirschau) angehangen wird.
7) Vergl. Amtl. Fahrplan der R.B.D. Osten, Winterhalbjahr 1927/28, S. 53.

## § 3.

Nachdem das heranzuziehende Gesetzgebungsmaterial dargestellt, und in kurzen Umrissen die tatsächlichen Verhältnisse bezeichnet worden sind, soll das Pariser Abkommen auf seine Rechtsnatur hin eingehend untersucht werden.

Es ist hervorzuheben, daß es in der Geschichte noch nicht vorgekommen ist, daß ein Vertrag wie das P.A. geschlossen worden ist. In ihm sind Fragen, die sich erst durch die neuesten Erfindungen in der Verkehrstechnik ergeben haben, geregelt worden. Auch kennt die neuere Geschichte kein Beispiel dafür, daß ein großes Land, das flächenmäßig mit seinem Heimatlande eng zusammengehangen hat, von ihm abgeschnitten worden ist. Es hat aber, wie schon einleitend erwähnt ist, im vorigen Jahrhundert im Deutschen Reiche sich die Notwendigkeit ergeben, die nicht zusammenhängenden Stücke eines Landes durch Etappenstraßen zu verbinden. Mit der Entwicklung des Verkehrs stellte sich die Notwendigkeit heraus, eine Verbindung der Bahnen der einzelnen Staaten untereinander[1] und der Bahnen ein und desselben Staates durch kurze in einem fremden Lande liegenden Strecken herzustellen. Die darüber[2] und über die Etappenstraßen geschlossenen Verträge begründen nach Ansicht der Völkerrechtslehre Staatsservituten.[3]

Die Nachkriegsliteratur sieht auch die zugunsten Deutschlands bestehende Verbindung nach Ostpreußen durch Polen, soweit sie überhaupt behandelt wird, überwiegend als Staatsservitut an.[4]

Bevor die Richtigkeit dieser Ansicht untersucht werden kann, ist es notwendig, den Begriff der Staatsdienstbarkeit klarzustellen. Ueber die Frage, ob Staatsdienstbarkeiten angenommen werden können oder nicht, ist in der Vorkriegszeit viel gestritten worden.

1) Vergl. die Arbeit von Kopp a. a. O. S. 113 ff. (Ausführliche Aufstellung der Staatsverträge.)

2) Vergl. Klaß a. a. O. S. 56.

3) Ebenso Heilborn Völkerrecht S. 515, Clauß a. a. O. S. 184, Heffter a. a. O S. 102, Ullmann a. a. O. S. 323, Anm. 1, Oppenheim a. a. O. S. 364, § 203, insbesondere S. 369 (**droit d'étape.**) S. 361 (**The right of passage of troups**), Calvo a. a. O. III. S. 356 § 1583, Hatschek a. a. O. S. 159, Martens, Völkerrecht I, S. 372, Bonfils a. a. O. S. 179 (Pos. 344) S. 177 (Pos. 340), Waldkirch a. a. O. S. 201, Strupp, Wörterbuch I, S. 262, Hall a. a. O. S. 157 Anm. 2 (Servitut), S. 601—604 (Durchmarschrecht im Kriege), Klüber a. a. O. S. 154 (bes. S. 157). — A. A.: v. Liszt-Fleischmann a. a. O. S. 132 (Fleischmann selbst nicht unbedingt ablehnend, S. 134 Anm. 2), Henrich a. a. O. S. 85 ff., insbesondere S. 93—95, Gareis a. a. O. S. 205—206 (analog beschränkt anwendbar), Nys a. a. O. II. S. 318, (**Les prétendes serv. intern.**), Strupp, Völkerrecht, S. 78, Jellinek S. 405/06, Radnitzky, Arch. f. öffentl. Recht, Bd. XX, S. 350 („Staatsservituten = vertragsmäßige Forderungsrechte), Challandes ebenda XVI. S. 545, bes. 599—607.

4) Hatschek a. a. O. S. 159, Fleischmann a. a. O. S. 134, Anm. 2, nicht unbedingt ablehnend, Oppenheim a. a. O. S. 720 nennt zwar den Transit, nimmt aber keine Stellung dazu, ob ein Servitut gegeben ist S. 720 Anm. 3), Waldkirch S. 206 (Ostpreußenverkehr jedoch nicht erwähnt), Reichstagsdrucks. Nr. 2191 S. 99 Abs. 1 a. E. Abs. 4 a. Anfg.

Der Streit ist grundsätzlich darauf aufgebaut, daß diejenigen, die eine Dienstbarkeit annehmen, behaupten, daß das Staatsgebiet das sachliche Objekt der Staatsherrschaft sei.[5] (Eigentums- oder Objektstheorie.[6]) Wenn man privatrechtliche Grundsätze zur Schaffung von völkerrechtlichen Rechtsfiguren verwenden wolle, so sei die Möglichkeit wohl gegeben, das im Beieinanderleben der Völker oft vorkommende Recht eines Nachbarstaates auf Benutzung fremden Gebietes in irgend einer vertraglich festgelegten Weise, als ein einer privatrechtlichen[7] Servitut ähnliches, als „Staatsservitut" zu bezeichnen.

Anders die Gegner der Staatsservitut, die Anhänger der Raum-[8] oder Eigenschaftstheorie.[9] Fricker, der Begründer dieser Theorie, sieht in seiner Schrift das „Staatsgebiet" das Gebiet als ein Moment des Staats bezw. als den Staat selbst in seiner räumlichen Begrenzung an.[10] „Da das Gebiet bloß ein Moment des Staatsbegriffs sei, könne der Staat an seinem Gebiet kein Recht haben." Daraus folge, daß, wenn der Staat nicht einmal an seinem eigenen Gebiet ein Recht habe, er an fremder Staaten Land erst recht kein Recht habe. Wenn man diese theoretische Sätze sich überlegt, so kommt man zu dem Ergebnis, daß sie mit den Vorgängern im praktischen Leben im Widerspruch stehen. Wir haben es 1919 erleben müssen, daß es noch Rechte eines Staates am Staatsgebiet gibt,[11] über die der Staat verfügen kann, denn wie hätte Deutschland, wenn es anders wäre, weite Landstriche den alliierten und assoziierten Mächten rechtswirksam abtreten und damit auf sie verzichten können.[12] Die Eigenschaftstheorie ist somit für praktische Zwecke, deren Beachtung bei allen völkerrechtlichen Betrachtungen an der Spitze zu stehen hat, abzulehnen.

Endlich sprechen nicht nur auf völkerrechtlichen Gebiete liegende Momente gegen die Eigenschaftstheorie, sondern auch moderne staatsrechtliche Grundsätze.

Die moderne Staatsauffassung ringt sich immer mehr zu der Ueberzeugung durch, daß der Staat in den verfassungsmäßigen

---

5) Heilborn a. a. O. S. 513, Ullmann a. a. O. S. 288, Gareis a. a. O. S. 62/63, Schwenzner a. a. O. 27, Hollatz a. a. O. S. 24 v. Gerber a. a, O. S, 66,

6) Laband a. a. O. S. 192 unten.

7) Bes. Stellung: Hatschek a. a. O. S. 151.

8) Curtius, Arch. f. öff. Recht, Bd. XVI. S. 9, bes. Auffassung: „Staatsgebiet weder Leib des Staates noch Objekt seiner Herrschaft, sondern das Domizil des Volkes".

9) Schwenzner a. a. O. S. 27 oben.

10) Fricker a. a. O. S. 17 bes. 71—74, Jellinek a. a. O. S. 395 ff. S. 401 („Das Verhältnis vom Staat zum Gebiet hat personenrechtlichen Charakter"), Fleischmann a. a. O. Seite 129.

11) Heilborn, System S. 10/12.

12) Versailler Friedensvertr. Art. 33, 34, 83, 87, 100. („Rechte und Ansprüche auf das Gebiet.")

Grenzen das Recht hat, die Herrschaft über alles, was sich innerhalb der Staatsgrenzen befindet, — Personen und Sachen — durch dazu beschlossene Gesetze zu übernehmen. Der Staat ist in der Lage, wenn es das Wohl des Ganzen erheischt, Grund und Boden zu enteignen, Naturschätze und wirtschaftliche Unternehmungen zu vergesellschaften, das heißt in das Eigentum seiner selbst zu überführen. (Art. 7, Z. 12 und 13, Art. 10, Z. 4 R.V.)[13] Die neueste Staatstheorie[14] hat diesen Gedankengang noch schärfer herausgearbeitet, weil von ihr das Staatsgebiet als der räumliche Geltungsbereich der die staatliche Ordnung bildende Normen angesehen wird. Gebietsfragen sind Zuständigkeitsfragen.[15] Mit der neuen Kompetenztheorie von Kelsen lassen sich aber auch die Staatsservituten erfassen. Sie bestehen entweder in bestimmten Beschränkungen der regelmäßigen räumlichen Zuständigkeit des den Staat bildenden Systems von Normen oder haben bestimmte außergewöhnliche Zuständigkeiten auf fremdem Staatsgebiet zum Gegenstand.[16] Wir sehen also, daß die Staatsservitut nicht nur im Einklang mit der Eigentumstheorie steht. Wenn der Staat also ein sei es nach der Eigentums- oder nach der Kompetenztheorie zu charakterisierendes Recht am Gebiet innerhalb seiner Grenzen hat,[17] ist es auch möglich, das ihm ein anderer Staat auf seinem Gebiet Herrschaftsrechte einräumt.

Man hat ferner gegen den Begriff der Staatsservitut vorgebracht, daß sie nicht wie privatrechtliche Dienstbarkeiten übergangsfähig sei, d. h. der dem herrschenden Staat folgende Rechtsnachfolger erwirbt nicht das Recht, die Servitut ebenso wie sein Vorgänger zu benutzen.

Als Vorfrage ist zu klären, ob überhaupt ein Staat als Rechtsnachfolger des Anderen angesehen werden kann.

Hatscheck ist der Auffassung, daß bei Gebietsabtretung durch Vertrag sich weder ein Uebergang von Eigentum am Staatsgebiet noch eine Uebertragung der Gebietsherrschaft, die ein unübertragbares höchst persönliches Recht ist, noch überhaupt eine Rechtsnachfolge vollzieht.[18] Es finde nur ein Zurückziehen der Staatsgewalt zugunsten einer anderen statt.[19]

---

13) Vergl. f. d. Zeit vor 1918: Preuß. Enteignungsgesetz vom 11. 6. 1874 Pr. G.S. S. 221, für die Zeit nach 1918 Reichssiedlungsgesetz vom 11. 8. 1919 R.G.Bl. S. 1429, bes. § 15.

14) Kelsen a. a. O. S. 137.

15) Ebenda.

16) Verdroß, „Staatsgebiet, Staatsgemeinschaftsgebiet und Staatengebiet" in Niemeyers Zeitschr. f. intern. Recht, 37. Bd. S. 293 ff. insbes. S. 301.

17) Heilborn, System S. 6; Laband a. a. O. S. 192; Clauß a. a. O. S. 192.

18) Hatscheck a. a. O. S. 171, ähnlich Gareis a. a. O. S. 67.

19) Ebenso Fricker a. a. O. S. 90.

Von Liszt-Fleischmann äußert sich dahin, daß bloße Gebietsveränderungen, bei denen die beteiligten Staaten in ihrem Bestande erhalten bleiben, keinen Einfluß auf die bestehenden völkerrechtlichen Berechtigungen und Verpflichtungen haben. Rechtsnachfolge in völkerrechtliche Rechtsverhältnisse finden nur soweit statt, als diese mit absoluter Wirkung auf dem Staatsgebiet lokalisiert sind.[20] Staatsservituten dürften als Rechtsverhältnisse im vorstehenden Sinne angesehen werden.

Im Ergebnis kommt aber auch Hatscheck dazu, daß wohlerworbene Rechte dritter Staaten von dem abtretenden Staate weg unter die Herrschaft des Staatssukzessors gelangen.[21]

Radnitzky, ein Gegner der Staatsservitut,[22] sagt zwar, daß keine Rechtsnachfolge in die Staatsservitut genannten vertragsmäßigen Forderungsrechte stattfinde; wenn jedoch eine Bindung durch einen Kongreßbeschluß vorliege, fände Rechtsnachfolge statt, die Bindung im einseitigen Interesse des Vertragsgegners sei jedoch nicht genügend.[23]

Er gibt somit für einen, wenn auch selten vorkommenden Fall, die Möglichkeit einer Rechtsnachfolge in Staatsdienstbarkeiten zu. Wir sehen also, daß die Frage der Rechtsnachfolge — eine rein theoretische Frage, da praktisch doch immer noch die Stärke der streitenden Staaten entscheidend ist — in der Literatur von Gegnern der Staatsdienstbarkeit bejaht wird.[24] Die Theorie muß ja auch, will sie sich nicht von den tatsächlichen Vorgängen im Völkerleben völlig entfernen, auf irgendeine Weise dahin kommen, daß zum größten Teil der erwerbende Staat in die Rechte und Pflichten des Abtretenden eintritt. Wir haben ja heute allerorten den Zustand, daß die Feindbundmächte, soweit sie von Deutschland Gebiete erworben haben, unter Anwendung der vom Deutschen Reich oder seinen Bundesstaaten gesetzten Rechtsnormen das erworbene Land vorerst verwaltet und in ihm Recht gesprochen haben. Sogar die Schulden sind, soweit nicht Art. 255 des Versailler Friedensvertrages ungünstigere Bedingungen für Deutschland festsetzt, grundsätzlich

20) v. Liszt-Fleischmann a. a. O. S. 276 III, S. 277, IV. ähnlich Strupp a. a. O. Seite 57.

21) Hatscheck a. a. O. S. 172, Abs. 2 a. E.

22) Vergl. Anmerkung 3 von Seite 10 der Arbeit.

23) Radnitzky, Arch. f. öff. Recht, Bd. XX S. 350.

24) Auch v. Liszt, ein Gegner der Staatsdienstbarkeit, gibt zu, daß, wenn einem Staate von dritten Staaten die Verpflichtung auferlegt ist, international wichtige Verkehrswege in gutem Zustand zu erhalten, diese Verpflichtung auf den Nachfolger übergeht, (a. a. O. S. 76), ebenso Fleischmann a. a. O. S. 277 IV. Abs. 2.

von den Erwerbern nach einer durch den Wiedergutmachungsausschuß erfolgten anteilsmäßigen Berechnung übernommen worden. (Art. 254 V.F.V.)[25]

Ist somit nachgewiesen, daß eine Rechtsnachfolge praktisch und theoretisch möglich ist, so ist es nur logisch, daß Rechte des einen Landes am Gebiet des anderen Landes übergangsfähig sind. Heilborn äußert sich über die Frage folgendermaßen: „Dingliche Ansprüche dritter Staaten auf das Gebiet bleiben unberührt, insbesondere Vorkaufs- und Servitutsrechte: „res transit cum onere suo." Umgekehrt gehen die mit dem abgetretenen Gebiet verknüpften Servitutsrechte auf den Erwerber über.[26]

Zu welchen praktischen Folgen die Ablehnung jeder Rechtsnachfolge führt, sei hier an folgendem Beispiel an Hand des P.A. gezeigt. In Polen bricht eine kommunistische Revolution aus, der Staat schließt sich als autonome Sowjetrepublik dem Bunde der sozialistischen Sowjetrepubliken an. Ein Vorgang, der bei der bekannten minderheitenfreundlichen Politik der Moskauer Sowjetregierung nicht unwahrscheinlich ist. Es gelingt Deutschland in Folge auswärtigen Druckes und der schwachen militärischen Machtmittel nicht, den Korridor wiederzuerobern. Soll dann Deutschland, weil die große Union der sozialistischen Sowjetrepubliken nicht Rechtsnachfolger des polnischen Staates ist, das freie Durchgangsrecht durch Polen verloren haben und mit Moskau etwa ein noch ungünstigeres Abkommen schließen müssen?

Oder Ostpreußen, daß sich schon gegenwärtig als Stiefkind des Reiches betrachtet, scheidet aus dem preußischen Staatsverband und dem Deutschen Reiche aus und erklärt sich zum unabhängigen Staat. Soll dann Ostpreußen seiner Rechte auf freie Durchfahrt durch Polen ins Reich verlustig gehen?

Es läßt sich also nicht wegleugnen, daß es Belastungen eines Staatsgebietes gibt, die auf einen bestimmten Gebietsteil beschränkt sind. Es ist nicht einzusehen, warum für derartige Belastungen nicht der Ausdruck Staatsservitut angewandt werden soll, zumal eine Bezeichnung gewählt werden muß, um den tatsächlich vorhandenen Unterschied zwischen einem Vertrage, der eine Beschränkung

---

25) Daran ändert nichts, daß keine effektiven Zahlungen geleistet werden, sondern die fälligen Beträge auf Reparationskonto bis zur Erfüllung der ganzen Reparationsschulden gutgeschrieben werden. (Art. 254 Abs. 5 V.F.V.)

26) Heilborn, Völkerrecht S. 518/19, System Seite 12, ebenso Heffter S. 103, Ullmann a. a. O. S. 318,3, auch die neueste Literatur: v. Guggenheim in „Völkerrechtl. Monographien", herausgegeben von Schücking und Strupp, 1925. Heft 5: „Beiträge zur völkerrechtl. Lehre vom Staatenwechsel" S. 65: Rechtsnachfolge ist dann gegeben, wenn die Rechte Beschränkungen der Herrschaftsrechte des gewöhnlichen Rechtssubjektes darstellen.

der Gebietshoheit und damit eine Belastung des Staatsgebiets selbst enthält und anderen völkerrechtlichen Verträgen aufzuzeigen.[27]

Es bleibt nur noch darzustellen, unter welchen Voraussetzungen eine Staatsdienstbarkeit vorliegt.

## § 4.

Es empfiehlt sich, dabei in erster Linie die Monographie von Clauß: „Die Lehre von der Staatsdienstbarkeit“ zu berücksichtigen.[1] Sie ist bisher noch nicht widerlegt worden,[2] vielmehr fußen alle die Staatsdienstbarkeit betreffende Arbeiten auf ihr.

Staatsservituten entstehen durch Verträge von Staaten, in denen in einem bestimmten Gebietsteile die Gebietshoheit des einen zugunsten des anderen Staates dauernd beschränkt wird.[3] Es müssen also rechtsgültige Verträge geschlossen sein, um eine Staatsservitut zum Entstehen zu bringen. Ob es noch andere Arten der Entstehung von Servituten gibt, wie Verjährung und Ersitzung,[4] steht nicht zur Besprechung, da wir das P.A. — einen Vertrag — auf seine völkerrechtlichen Momente zu untersuchen haben.

Rechtsgültige Verträge können nur zwischen Staaten geschlossen werden, die fähig sind, Verpflichtungen, in denen sie Beschränkungen ihrer Gebietshoheit zugestehen, einzugehen. Es müssen also in erster Linie souveräne Staaten sein.[5]

Die Gebietshoheit eines Staates muß beschränkt werden:

Es ist schon oben auseinandergesetzt worden, (S. 17), daß der Staat ein Recht an seinem Gebiet hat.[6] Wenn auch alle privatrechtlichen Begriffe im Völkerrecht mit Vorsicht angewandt werden müssen, so ist doch ein Unterschied fühlbar zwischen den Einwirkungen, die durch die Staatsgewalt im eigenen Lande auf das innerhalb der Landesgrenzen liegende Gebiet ausgeübt werden und den Einwirkungen, die die Staatsgewalt auf die innerhalb ihres Gebietes vorhandenen Menschen ausübt. Mag es auch gefährlich sein, privatrechtliche Normen für völkerrechtliche Verhältnisse anzuwenden, über Landesteile verfügen kann nur derjenige, der ein Recht am Lande hat. Bei einer Gebietsabtretung wird, wie es die

---

27) Vergl. Fleischmann a. a. O. S. 133 Anm. 12, Ullmann a. a. O. S. 320 1. II, Sartorius Göttinger gelehrte Anzeigen, 1895, S. 101 1. Abs. a. E.

1) Clauß: vergl. Literaturverzeichnis.

2) Besprochen von Sartorius, Gött. Gel. Anz. 1895, S. 88 ff.

3) So Clauß a. a. O. Seite 143, 148, Ullmann a. a. O. Seite 321, Waldkirch a. a. O. S. 201, vergl. ferner Anm. 13, S. 16 der Arbeit.

4) Vergl. Klaß a. a. O. S. 35, Heffter a. a. O. S. 103.

5) Vergl. Ullmann a. a. O. S. 321.

6) Ausführl. Clauß a. a. O. S. 137 ff., Laband a. a. O. S. 38.

Friedensverträge ja gelehrt haben, nicht die Herrschaft über die Bevölkerung abgetreten, denn sie kann ja vor oder nach der Abtretung ungehindert auswandern,[7] sondern die Herrschaft über das Land dem Erwerber übertragen. Es liegt also ähnlich, als wenn ein Grundstücksbesitzer einem Anderen einen Teil seines Grundstücks veräußert.

Es bestehen also Beziehungen zwischen Staatsgewalt und Staatsgebiet,[8] die irgendwie rechtlich charakterisiert werden müssen.[9] Da diese Beziehungen das Verhältnis des Staates zu dem innerhalb seiner Grenze befindlichen Grund und Boden betreffen, können sie nach bewährten Muster des Zivilrechts als quasi sachenrechtlicher Art bezeichnet werden.[10]

Verpflichtet sich ein Staat somit, einem Dritten gegenüber die über sein Gebiet geübte Staatshoheit[11] zu beschränken, so belastet er sein Land mit einer Servitut zugunsten des Dritten.

Beschränkung der Gebietshoheit bedeutet, daß der Staat in der Ausübung seiner Hoheitsrechte in erheblichem Maße gehindert ist.[12] Während in der Literatur nur allgemein von Beschränkung der Gebietshoheit[13] gesprochen wird, scheint es doch zur Herausarbeitung des Unterschiedes zwischen Beschränkungen der Gebietshoheit, die sich aus dem internationalen Verkehrsinteresse herausgebildet oder auf den nachbarlichen Beziehungen der Staaten beruhen[14] und den Beschränkungen, die sich durch einen eine Staatsservitut enthaltenden Vertrag ergeben, notwendig, den Begriff der Servitut nicht so allgemein zu fassen. Nicht jedes Entgegenkommen, das ein Staat aus nachbarlichen Gründen oder im Interesse des Verkehrs in seinem Gebiete einem anderen Staate gewährt, stellt eine Staatsdienstbarkeit dar. Nur dann, wenn die Gebietshoheit

7) Anderer Meinung Heilborn, System S. 136, grunds. entwickelt ebenda S. 117 ff. — In den Friedensverträgen ist das Optionsrecht mit Abwanderungserlaubnis mit Ausnahme von Elsaß-Lothringen (Art. 54 und Anl. V.F.V.) gewahrt. (Art. 85, 91, 106, 113 V.F.V.) v. Liszt-Fleischmann a. a. O. S. 159; auch Anm. 19.

8) Nicht bloß zwischen Staatsgewalt und den Menschen innerhalb des Gebietes! (So Fleischmann a. a. O. 129.)

9) Sartorius a. a. O. S. 98 Abs. 2.

10) So auch Clauß S. 143, Heilborn, Völkerrecht S. 513 § 17 Abs. 2, beide jedoch ohne Zusatz „quasi". Bonfils a. a. O. S. 179, vergl. auch Anm. 3 u. 4, S. 10 der Arbeit. Besondere Auffassung: Hatschek a. a. O. S. 151/52.

11) Beachtenswert der Gedanke v. Waldkirch a. a. O. S. 231: „Wenn man nur beachtet, daß Staatsservituten nicht Beschränkungen des Eigentums, sondern des staatlichen Hoheitsrechts darstellen, so ist nichts gegen den Ausdruck einzuwenden."

12) Aehnlich Heffter a. a. O. S. 162: der fremde Staat muß sich zugunsten des Berechtigten der Ausübung einer gewissen Hoheitsgewalt in eigenen Grenzen in einem bestimmten Umfange enthalten".

13) Heilborn, Völkerr. S. 515, Bonfils a. a. O. S. 129, Bluntschli a. a. O. S. 208 (355), Klaß a. a. O. S. 29 und 34, Sartorius a. a. O. 510 ff., Wahl a. a. O. S. 51; dauernde Beschränkung der Gebietshoheit, vergl. A. 3 S. 10 d. Arbeit.

14) Heffter a. a. O. S. 102 oben, Clauß a. a. O. S. 146, Ullmann a. a. O. S, 321, Klaß a. a. O. S. 34.

in erheblichem Maße eingeschränkt ist, d. h. so eingeschränkt, daß es für den Staat eine fühlbare und unbequeme Belastung darstellt, kann m. M. von einer Staatsservitut gesprochen werden. Eine solche Belastung tritt dann nicht ein, wenn der Staat z. B. vorübergehend den Durchzug fremder Truppen duldet.

Wir haben nun die Begriffsmerkmale der Staatsservituten herausgeschält, es lassen sich jedoch auch aus dem Worte „Servitut" auf ihren Inhalt Schlüsse ziehen.

Daß eine Servitut schonend auszuüben ist, und daß an eigener Sache keine Servitut möglich ist, bedarf keiner Ausführung. Endlich besagt ein alter Rechtssatz,„Servitus in faciendo consistere nequit". Man hat daran in der Literatur die Forderung geknüpft, daß der Hauptinhalt der Servitut nicht in einem Tun bestehen darf, was ein passives Verhalten des Belasteten, ein pati (dulden), einschließt[15] Auf das Völkerrecht übertragen bedeutet das, daß der belastete Staat auf einem bestimmten Gebiete in den vertragsgemäß festgelegten Beziehungen seine Gebietshoheit nicht ausüben darf (non facere) — negative oder passive Servituten — oder zu dulden hat, daß ein anderer Staat auf seinem Gebiet in bestimmten Grenzen die Gebietshoheit ausübt (pati) — positive, affirmative oder aktive Servituten[16] —.

Mir scheint, daß diese aus dem Privatrecht übernommene Unterscheidung nicht notwendig ist, denn beide Arten bedeuten dieselbe Einschränkung der Staatshoheit eines anderen Staates.[17]

§ 5.

Es bleibt zu untersuchen, welchen Wert die gewonnene Erkenntnis, daß Staatsservituten völkerrechtlich möglich sind, hat. Man kann dabei davon ausgehen, daß das dingliche Moment, das sie zweifellos haben, besondere Wirkung erzeugt. Aus der Uebergangsfähigkeit der Dienstbarkeiten ist nicht darauf zu schließen, daß Rechte aus anderen Verträgen, die nicht dinglicher Natur sind, nicht auch auf einen Rechtsnachfolger übergehen können.

Rechte haben jedoch nur dann einen Wert, wenn ihr Träger auch in der Lage ist, sie durchzusetzen. Was helfen militärisch

15) Bemerkt sei noch, daß der Grundsatz „Serritus in faciendo consistere nequit" für das deutsche Recht durch §§ 1021 und 1022 G.B.G, durchbrochen ist. Klaß a. a. O. S. 38, Clauß a. a. O. S. 178.

16) Heilborn, Völkerrecht, S. 515, Ullmann a. a. O. S. 323, Bonfils a. a. O. S. 177 (Pos. 340), Martens a. a. O. I, Seite 366 ff., Oppenheim a. a. O. S. 369, § 206, Clauß a. a. O. S. 182, Sartorius a. a. O. S. 104/5. Den Unterschied machen auch die anderen auf S. 10, A. 3 gen. Schriftsteller.

17) Hatscheck a. a. O. S. 156.

schwachen Staaten Servituten, deren Gebrauch sie nicht erzwingen können.[1]

Verweigert mein Nachbar mir den im Grundbuch für mich eingetragenen Durchgang über sein Land, so erscheint es bedenklich, wenn ich mir mit roher Gewalt den Durchgang erzwinge. Der Nachbar setzt sich zur Wehr, und es können für mich nachteilige straf- und zivilrechtliche Folgen entstehen. Ich gehe also zum Richter, klage auf Unterlassung der Gebrauchsstörung[2] und bekomme, da mein Recht einwandfrei aus dem Grundbuch hervorgeht, schnell ein Urteil, das der Staat vollstreckt, indem er dem Nachbar durch Geldstrafen und Haft zwingt (Beugezwang),[3] meinen Durchgang zu dulden. Bisher kannte das Völkerrecht kein Mittel, um einen Staat auf Grund eines objektiven Urteilsspruchs zu zwingen, dem anderen sein wohlerworbenes Recht zu gewähren. Es fehlte ein Richter, der auf eine Klage urteilte und die Möglichkeit, den Urteilsspruch bei dem Verurteilten durchzusetzen. Der verletzte Staat konnte sich zwar an andere Staaten wenden, und notfalls um Hilfe mit Waffengewalt bitten, wenn aber niemand der Bitte entsprach, war er auf seine eigenen Machtmittel angewiesen.

Aus der Geschichte haben wir dafür ein Beispiel:

Die Schweiz hat im zweiten Pariser Frieden 1815 das Recht erhalten, zum Schutze von Genf das für neutral erklärte Gebiet von Hochsavoyen im Falle eines Krieges zu besetzen.[4] Die Provinz wurde 1860 von Sardinen an Frankreich abgetreten. Die Verpflichtung, in diesem Gebiet im bestimmten Falle die Ausübung der Hoheitsrechte zu unterlassen, wird selbst von Gegnern der Staatsservitut als Verpflichtung abgesehen, die auf dem betr. Gebiete ruht und übergangsfähig ist.[5] Frankreich hat die Gelegenheit in Versailles 1919 benutzt, um die Zustimmung der Schweiz zu Verhandlungen über die Aufhebung dieser Bestimmung durchzusetzen.[6] Eine Einigung ist nicht erfolgt. Ein von der Schweiz mit Frankreich geschlossenes Abkommen ist durch Entscheid des Schweizer Volkes verworfen worden. Die Freizone, die in zollrechtlicher Beziehung zugunsten Genfs bestanden hat, hat Frankreich von sich aus aufge-

1) Schwenzner a. a. O. S. 55 behauptet mit Recht, daß der Verletzte Anspruch auf Wiederherstellung des früheren Zustandes und auf Schadensersatz hat. Was bedeuten aber Ansprüche, die praktisch nicht durchsetzbar sind! Vergl. auch Hollatz a. a. O. S. 54.
2) §§ 1027 und 1004 B.G.B.
3) §§ 890, 888 Z.P.O.
4) Fleischmann a. a. O. S. 110 ff., Martens a. a. O. I. S. 372, genaue Darstellung der Vorgeschichte: Clauß S. 8 ff. Waldkirch a. a. O. S. 202.
5) v. Liszt 1906 S. 76, S. 187/88.
6) Art. 435 und Anl. V.F.V.

hoben.[7] Da die Schweiz ein militärisch schwacher Staat ist, wird sie sich mit dieser einseitigen Erklärung Frankreichs vorerst zufrieden geben müssen.

Man sieht an diesem Beispiel, daß dingliche Rechte eines Staates am fremden Boden praktisch undurchsetzbar sind und wie notwendig eine Instanz ist, die gegebenenfalls das Recht durch Zwangsvollstreckung durchsetzt.

Diese Instanz beginnt langsam im Völkerbund zu entstehen. Die Bestimmungen der Völkerbundssatzung tragen den Keim in sich, den Völkerbund allmählich zum überstaatlichen Organ zu entwickeln.[8] Die Souveränität der Mitglieder hat schon Einschränkungen erfahren,[9] es ist ihnen untersagt, sofort einen Krieg zu erklären, vielmehr haben sie eine Streitfrage, die zu einem Bruche führen könnte entweder der Schiedsgerichtsbarkeit oder der Prüfung durch den Rat zu unterbreiten (Art. 12 u. a. Art. 15 der Völkerbundssatzung).[10]

Diese Bestimmung hat schon ihr Gutes gezeitigt, als zwischen Italien und Griechenland 1924 der Streit wegen Korfu entstand. Voll wirksam wurde sie beim griechisch-bulgarischen Grenzkonflikt Oktober 1925. Durch die sofortige Zusammenberufung des Rates durch Briand wurde ein Krieg vermieden. Letzten Endes schreckten Bulgarien und Griechenland davor zurück, durch vorschnelle Kriegserklärung den Tatbestand des Art. 16 der Völkerbundssatzung zu erfüllen, und sich dadurch der Gefahr auszusetzen, daß die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen ihnen und den anderen Völkerbundsmitgliedern abgebrochen würden. Außerdem wäre gegen sie auf Grund des Art. 16 Abs. 2 der Völkerbundssatzung wahrschein-

---

7) Fleischmann a. a. O. 132/33.

8) Fleischmann a. a. O. S. 216: „Eine über den einzelnen Staaten stehende Zwangsgewalt gibt es nicht!“ Hatschek S. 141 a. a. O. „Verwaltungsverein“, Waldkirch a. a. O. S. 186: „Völkerbund kommt dem Staatenbund am nächsten“, Strupp a. a. O. S. 163: „Völkerbund Patron über Minderheiten“ (Danzig — Saar), Oppenheim a. a. O. S. 209: „league absolutely sui generis, a union which has never before been in existence (treffend!) Schücking a. a. O. S. 103. „Völkerbund ein Staatenbund“. Ueber die Zuständigkeit des Völkerbundes: Rede von Lord Robert Cecil auf der Ratstagung in Genf am 9. 9. 1926, (Vossische Zeitung vom 10. 9. 26.) in ihr Erörterung der Staatssouveränität. Darüber auch Erörterung in der I. Kommission des Völkerbundes am 20. 9. 1926 (Vossische Zeitung vom 21. 9. 1926), (Denkschrift von Sir Cecil Hurst). Vergl. auch Erörterung auf der Dresdener Völkerrechtstagung über Minderheitenschutz am 9. Juli 1927 I. Tag (Vossische Zeitung vom 10. Juli 1927).

9) Dr. Hans Wolberg „Das Genfer Protokoll“, besonders S. 159 fordert, daß die Staaten überhaupt keine Souvernität mehr haben sollen, souverän soll nur die internationale Staatengemeinschaft (Völkerbund) sein, vgl. auch Harder in Völkerbundsfragen, Heft 13/14 1926: „Die Souveränität der Staaten und Aufgaben des Völkerbundes“.

10) Daß der Völkerbundsrat der Frage des deutschen Durchgangsverkehrs nach Ostpreußen nicht fern steht, ersieht man auch aus dem Art. 98 V.F.V., der bestimmt, daß der Rat befugt war, den Wortlaut des in Paris abgeschlossenen Abkommens festzusetzen, wenn zwischen den Parteien Streit bestand. Vergl. auch Reichstagsdrucksache Nr. 2191, Denkschrift S. 101, Abs. 1 a E.

lich binnen kurzem eine bewaffnete Bundesexekution eingeleitet worden.[11]

Wir haben also in einem Falle die Macht des Völkerbundes kleinen Staaten gegenüber kennen gelernt. Mit dem Fortschreiten der Völkerbundsidee in allen Völkern[12] wird auch gegenüber größeren Staaten der Völkerbund wenn auch vorerst nicht durch unmittelbaren Zwang so doch mittelbar durch die völkerbundstreuen Parteien in den Parlamenten auf die Regierungen dieser Staaten immer größeren Einfluß gewinnen. In Deutschland sind z. B. gemäß Art. 4 R.V. schon die allgemein anerkannten Regeln des Völkerrechts als bindende Bestandteile des deutschen Reichsrechts anerkannt.[13]

Der Völkerbund hat 1924 einen Ausschuß eingesetzt, der die Vorschriften des internationalen Rechtes, „die fürderhin als Richtschnur für das tatsächliche Verhalten der Regierung anerkannt sind“, (Präambel zur Völkerbundssatzung Abs. 4) kodifizieren soll.[14] Dem Rechtsinstitut der Staatsdienstbarkeit wird also praktische Bedeutung dann zukommen, wenn bei der Kodifikation darüber besondere Bestimmungen aufgenommen werden. Man könnte daran denken, beim ständigen internationalen Gerichtshof eine Art Grundbuch für diejenigen quasi dinglichen Rechte, die man bisher als Staatsservituten bezeichnet hat, anzulegen. Die Errichtung des ständigen internationalen Gerichtshofes[15] im Haag, ist, wie im Art. 14 der Völkerbundssatzung vorgesehen ist, durch Genehmigung des Statutes[16] durch den Völkerbundsrat am 13. Dezember 1920 erfolgt. Der internationale Gerichtshof ist im Februar 1922 eröffnet

11) Vergl. Dr. Ripken in Völkerbundsfragen 1926, Heft 1/2, S. 9. (Durch Druckfehler als Heft 7/8 bezeichnet!)

12) Vergl. Lord Robert Cecil: „Zukunft des Völkerbundes“, Vossische Zeitung vom 4. 5 1927 (Nr. 106).

13) Anschütz a. a. O. S. 45—49. Auch: Jahrreiß „Völkerbundsmitgliedschaft und Reichsverfassung“, Leipzig 1927, (Wiegand).

14) Fleischmann a. a. O. Seite 402, Verhandlungen des Kongresses der International Law Assoziation im August 1926 zu Wien (Vereinheitlichung der Regeln des internationalen Privatrechts, vergl. dazu Sieveking in Blätt. f. int. Privatrecht 1927, Nr. 1, „Fragen des int. Privatrechts auf der Wiener Tagung“; Abel ebendort Heft 1: „Die Wiener Konferenz der int. Law. Ass.“; vergl. ferner Coß in „Recht und Leben“, (Beil. zur Vossischen Ztg. vom 19. 8. 1926 (Nr. 33), Vortrag Dr. Rauchhaupt über ein völkerrechtliches Gesetzbuch; Rede des Reichsgerichtspräsidenten Simons in der jur. Ges. in Essen am 26. 2. 1927 (Voss. Ztg. vom 27. 2. 1927). Endlich Niemeyer „Vom Berufe unserer Zeit zur Kodifikation des Völkerrechts“ in N's Zeitschr. f. int. R. 37, Bd. Heft 1. Schücking in „Völkerbundsfragen 1926, Heft 7/8: „Die Arbeit des Völkerbundes a. d. Kodif. d. V.R.“ Zschucke i. Völkerbundfr. 1926, Heft 1/2 u. 11/12, Hudson i. Americ. Journ of int. law. vol. 20. Nr. 4: Tne progressive coditic. of int. law., Reevers ebenda vol 21 Nr. 4 (S. 659 ff.)“, auch Nolde: Les étapes de la condification du Droit international privé“ in Revue de Droit international, privé 1927, S. 362 ff.

15) Fleischmann a. a. O. S. 432, dort weitere Literatur.

16) Abgedruckt bei Fleischmann a. a. O. S. 667, R.G.Bl. 1927 II, S. 227 ff.

worden,[17] das Statut enthält in den Art. 39—64 Verfahrensvorschriften.

Man kann wohl annehmen, daß die Kodifikation des Völkerrechts noch lange auf sich warten lassen wird. Es müßte also schon jetzt die Frage, ob eine eintragungsfähige Servitut vorliegt, vom internationalen Gerichtshof geprüft werden. Die rechtliche Handhabe dazu ergibt sich aus Art. 18 der Völkerbundssatzung, nach dem jeder Vertrag oder jede internationale Abmachung also auch Verträge, die Servituten begründen, beim Sekretariat des Völkerbundes einzutragen und von ihm zu veröffentlichen sind,[18] anderenfalls sie nicht rechtsverbindlich sind. Der Gerichtshof würde dann durch Beschluß die Eintragungsfähigkeit in die oben als Grundbuch bezeichnete Akte festzustellen haben.

Da es sich um quasi dingliche Lasten handelt, die feststehen, so wären in den die Einführung des Grundbuchs betreffenden Rechtssätzen auch erleichterte Normen aufzustellen, nach denen der servitutberechtigte Staat auf schnellem Wege sein Recht erlangen kann. Man könnte die verletzten Rechte auf Grund einer Bestimmung wiederherstellen, die der in dem Art. 16 der Völkerbundssatzung ähnlich ist. Es hätte alsdann derjenige, der den Gebrauch von Staatsdienstbarkeiten stört, vorerst die Störung zu unterlassen, anderenfalls ihn die Schwere der dem Art. 16 ähnlichen Bestimmung trifft.[19] Da besonders im politischen Leben die Ereignisse dauernd im Fluß sind, wird man fordern müssen, daß eine Nachprüfung von Servituten, die etwa durch die Verhältnisse überholt sind, auf Antrag durch den Gerichtshof stattfinden kann.[20] Die Eintragung wäre nach einem Urteil oder Beschluß des Gerichtshofs von Amtswegen zu löschen. Wegen der dabei mitsprechenden politischen Interessen erscheint eine Bestätigung des Urteils durch den Völkerbundsrat oder die Völkerbundsversammlung angebracht zu sein. Von der Löschung wären aber die Vertragsbestimmungen durch den belasteten Staat innezuhalten.

Die Rechtseinrichtung der Staatsdienstbarkeit hat also eine Zukunft, die sie zu neuem starkem Leben erwecken kann. Denn nur wenn Rechte, die auf dem Gebiete eines anderen Staates lasten, in Frage stehen, wenn ein Staat Gebietshoheit auf fremdem Gebiet ausübt, wird der Völkerbund in Zukunft derartige Einrichtungen

17) Fleischmann a. a. O. Seite 433.
18) Vergl. Anm. 4, Seite 2, der Arb.
19) Ueber Art. 16 vergl. Schücking a. a. O. S. 600 ff., ferner: Die Friedenswarte, 27. Jahrg., Heft 3, 1. Sonderheft u. Heft 4. Beiträge von 25 Gelehrten über den Exekutionskrieg gem. Art. 16, Völkerbundssatzung.
20) Erlöschen der Servitut: Clauß a. a. O. S. 218 ff.

treffen können, wie sie oben kurz angedeutet worden sind. Zur Durchsetzung von Rechten, die die Gebietshoheit nicht so einschneidend berühren, wie es z. B. bei Handelsverträgen und Rechtshilfeabkommen der Fall ist, wird ein derartig schwerwiegendes Mittel, wie es eine dem Art. 16 nachgebildete Bestimmung gibt, nicht angewandt werden.

§ 6.

Es bleibt noch zu untersuchen, ob durch das P.A. eine Staatsdienstbarkeit begründet worden ist. Wie schon oben (S. 16) ausgeführt worden ist, muß Polen, wenn eine Staatsdienstbarkeit vorliegen soll, in der Ausübung seiner Hoheitsrechte in erheblichem Maße beschränkt sein.

Die Rechtsgrundlage, eine rechtsgültiger Vertrag, ist gegeben. Die Verträge sind vom deutschen Reichstag[1] und vom polnischen Sejm[2] und Senat angenommen worden, von den zuständigen Staatsoberhäuptern vollzogen[3] und in den Gesetzsammlungen[4] veröffentlicht worden. Da der Vertrag auch von beiden Staaten ratifiziert und die Ratifikationsurkunden ausgetauscht worden sind, ist er vollwirksam in Kraft getreten. (Art. 114, Abs. 1, Satz 2 P.A.)

Das Abkommen ist unkündbar. Art. 113, Abs. 2 P.A. gibt den Vertragsschließenden nur das Recht, jederzeit der Nachprüfung der Ausführungsbestimmungen, die zu den einzelnen Art. im X. Kapitel des Vertrages festgesetzt worden sind (R.G.Bl. S. 1113—1159) zu verlangen. Da nur von einer Nachprüfung der Ausführungsbestimmungen die Rede ist, kann man ohne weiteres annehmen, daß der Vertrag als Ganzes unkündbar ist. (Vergl. Art. 9, Abs. 1 und 2 P.A. Keine sofortige Einschränkung im Kriegsfall!) Mit der Unkündbarkeit wird die für die Staatsservitut aufgestellte Voraussetzung einer dauernden Hoheitsbeschränkung erfüllt.[5]

Polen würde ohne Zweifel dann sich einer erheblichen Beschränkung seiner Hoheitsrechte unterworfen haben, wenn Deutschland das Recht hätte, seine Züge mit eigenen Maschinen, begleitet von eigenem Personal durch Polen hindurchzuführen. Diese Voraussetzung mag auf den Strecken Schneidemühl—Bromberg—Deutsch-Eylau, Bentschen—Posen—Deutsch-Eylau, Breslau—Posen—Marienburg aus betriebstechnischen Gründen insofern nicht erfüllt werden können, als der Aktionsradius der Maschinen soweit gegen-

1) Art. 68, 69, R.V.
2) Art. 3, Abs. 2, 35 polnische Verfassung.
3) a) Deutsches Reich, Art. 70 R.V. b) Polen, Art. 44 P.V.
4) Vergl. Anmerk. 4 der Arbeit Seite 2. (Art. 44, Abs. 1, Poln. Verf.)
5) Vgl. S. 15 der Arb., ebendort Anm. 3

wärtig noch nicht reicht. Aber zwischen Schneidemühl—Konitz—Dirschau—Marienburg und Lauenburg—Danzig—Dirschau—Marienburg wäre das sehr wohl praktisch durchführbar. Der Durchgangsverkehr auf diesen Strecken unterläge weiterhin den Gesetzen des Deutschen Reiches. Deutsche Beamte, wenn sie als Bahnpolizeibeamte gemäß § 74 der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung vom 4. 11. 1904[6] dazu bestellt sind, hätten das Recht, den deutschen Gesetzen und Ordnungsvorschriften in den deutschen Zügen auf polnischem Gebiet Geltung zu verschaffen.[7] Der Durchgangszug würde also ein Stück deutschen Staatsgebiets darstellen, das an dem Punkte, wo der Radkranz der Wagen auf die Schienen aufsetzt, seine Grenze findet. (Prinzip der Exterritorialität)[8] Polen hätte sich also in die Vorgänge, die sich im Durchgangszuge ereignen, überhaupt nicht einzumischen. Der Zug müßte etwa wie ein Kriegsschiff exterritorial sein, dann wäre Polen in der Ausübung vieler, ja sogar aller Hoheitsrechte beschränkt.

Nach dem Vertrage unterliegt aber der Durchgangsverkehr, also der priviligierte und gewöhnliche Durchgangsverkehr den Gesetzen des Durchgangslandes, soweit sie sich auf die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit beziehen, sowie den gesundheitlichen Vorschriften und Gesetzen. (Art. 5, Abs. 1 P.A.) Art. 6 bestimmt dann weiter, daß die Reisenden im priviligierten Verkehr den besonderen Schutz der Behörden des Durchgangslandes genießen. Sie können mit ihrem Gepäck frei durchreisen, mit Ausnahme von Fällen, in denen einer dieser Reisenden im Hoheitsgebiete des Durchgangslandes und während seines Aufenthaltes in diesem Lande ein Verbrechen oder Vergehen begangen hat.

Es kann somit ein Reisender, der im polnischen Gebiete ein Verbrechen oder Vergehen begangen hat, aus dem Zuge herausgeholt und in Polen zurückbehalten werden. Da die Strafgesetze eines Staates Gesetze sind, die sich auf die Aufrechterhaltung der Ordnung und öffentlichen Sicherheit beziehen (Art. 5 P.A.), fällt derjenige, der gegen sie verstößt, unter die Strafgewalt der Gerichte des Durchgangslandes.

Daß der Staat des Durchgangslandes grundsätzlich auf die in seinem Gebiet befindlichen Reisenden einwirken kann, erhellt auch daraus, daß die beteiligten Regierungen angehalten sind, alle notwendigen Schritte zu tun, um den die priviligierten Züge oder

---

6) R.G.Bl. S. 387 ff. teilw. abgeändert, Bek. vom 24. 6. 1907, R.G.Bl. S. 394.

7) Aehnliche Bestimmungen im zweiten Oberschlesien-Abkommen Art. 19, 33 u. 34. (R.G.Bl. 1922 II S. 579).

8) Reichstagsdrucksache Nr. 2191, Denkschrift S. 99, Abs. 4 a. E.

Zugteile benutzenden Reisenden jede Hilfe und jeden Schutz zu gewähren, damit ihre persönlichen und sachlichen Rechte keinerlei unrechtsmäßigen Einschränkungen unterworfen werden. Sie haben besonders darüber zu wachen, daß gegen diese Personen keinerlei für sie nachteiligen Maßnahmen wegen ihrer politischen und öffentlichen Betätigung getroffen werden (Art. 6 Abs. 2). Jede Regierung wird zu diesem Zweck Verordnungen erlassen und die Polizeiorgane und öffentlichen Behörden anweisen, darüber zu wachen, daß die obengenannten Maßnahmen aufs Peinlichste und mit dem größten Takt („avec le plus grand tact") durchgeführt werden.[9] Die Staatsgewalt Polens, soweit sie sich auf die Ausübung des Rechtes, die ihr Unterworfenen zu bestrafen erstreckt, wird also insoweit nur eingeschränkt, als bei Uebertretungen im Sinne des polnischen Strafrechts ein Einschreiten nicht erlaubt ist.

Jeder Staat ist ferner berechtigt, Paßwesen und Fremdenpolizei so zu regeln, wie er es für das Wohl der Gesamtheit für richtig hält. Polen hat sich im Art. 97 P.A. dazu bereit erklärt, daß die Reisenden in den privilegierten Durchgangszügen oder Zugteilen entgegen den gegenwärtig sonst beim Uebertritt in sein Staatsgebiet geltenden Bestimmungen,[10] weder Pässe noch sonstige Ausweispapiere brauchen. Im Falle eines Krieges, oder, wenn in einem vom Durchgangsverkehr berührten Gebiete der Belagerungs- oder Ausnahmezustand verhängt ist, kann das Durchgangsland vorübergehend verlangen, daß die Reisenden in den privilegierten Zügen, soweit es Angehörige des durchgangsberechtigten Staates sind, einen Ausweis entsprechend Art. 99 P.A. (Personalausweis ohne Visum) bei sich führen. Angehörige anderer Staaten sind dann den allgemeinen im Durchgangslande geltenden Vorschriften unterworfen. (Art. 98 Abs. 1 a und b P.A.)

Polen gibt also fremdenpolizeiliche Rechte auf, ein Vorgang, wie wir ihn in den verschiedenen Abkommen zwischen Deutschland und auswärtigen Mächten über Aufhebung des Sichtvermerkes öfters feststellen können. In diesem Zugeständnis Polens in fremdenpolizeilicher Hinsicht kann noch keine Beschränkung von Staatshoheitsrechten gesehen werden.

Bedeutsam ist aber, daß Polen in einem Abkommen mit Deutschland das Recht aufgibt, von Angehörigen fremder Staa-

9) Soweit festgestellt werden konnte, sind bisher derartige Vorschriften nicht erlassen worden. (Bezgl. Deutschland (Dtsch-Eylau—Marienburg) vergl. Bescheid der R.B.D. Königsberg; Anl. 2.)

10) Verordnung des poln. Staatspräsidenten vom 13. 8. 1926, Dziennek Ustaw, S. 465, Pos. 83. (Veröffentlicht und besprochen: Ostrecht 1926, S. 1175 und 1172, ebendort übersetzt.)

ten, die von Deutschland nach Ostpreußen oder umgekehrt fahren, ein Visum bei der Durchfahrt durch den Korridor zu fordern, Diese Auslegung ergibt sich einwandfrei aus Art. 97 und 98 Abs. 1 b (vergl. auch Art. 3.)[11]

Ebenso begibt sich Polen teilweise der Zollhoheit. Es hat im Art. 2 P.A. zugestanden, daß Durchgangsgüter ohne Rücksicht auf das Ursprungsland und die Staatsangehörigkeit des Absenders oder Empfängers von allen Zoll- oder ähnlichen Abgaben freibleiben. Jedoch bestimmt Art. 18 P.A., daß grundsätzlich die Zollvorschriften des Durchgangslandes Geltung haben, soweit sie den Bestimungen des Abkommens nicht wiedersprechen. Die dem Durchgangslande übergegebenen Güter sind unter Zollverschluß zu nehmen und von Zollbeamten des Durchgangslandes auf Kosten des Versandlandes zu begleiten (Art. 81—85 P.A., für den Wasserverkehr Art. 86). Diese Bestimmung erklärt sich einmal aus rein praktischen Erwägungen, um Verminderung von Waren und Gepäck durch Diebstahl zu vermeiden, und um zu verhindern, daß an sich zollpflichtige aus dem Durchgangslande stammende Güter in die Wagen der Züge eingeschmuggelt werden. Man findet diese Erscheinung — Zollfreiheit und Begleitung— auch sonst, wenn ein Staat dem anderen freien Transit durch sein Land etwa zu einem Seehafen mit Freihafenzone zugestanden hat.[12] Ein Aufgeben von Hoheitsrechten kann darin nicht gefunden werden, im Gegenteil ist in der Begleitung der Züge und ihres Inhaltes durch Zollbeamte eine Ausübung der Staatshoheit zu sehen.[13]

Durch die Beförderung der Postsachen in deutschen Bahnpostwagen (Art. 50 ff. P.A.) wird die Posthoheit Polens ebenfalls nicht beschränkt. Mag man auch das Postregal als zur Staatshoheit gehörig ansehen — die Tendenz geht immer nur dahin, die Betriebsverwaltung von den Staatshoheitsverwaltungen zu trennen[14] — so bezahlt Deutschland doch für die Beförderung der Postwagen

---

11) So auch Reichstagsdrucksache Nr. 2191. S. 109. 7. (Denkschrift.) Streitig war die Frage, ob ausländische Reisende mit internationalen Fahrtausweisen, wenn sie z. B. von Riga durch Deutschland nach Paris fahren wollten, einen Paß mit einem poln. Visum haben mußten. Polen verlangte ein Visum, weshalb das Zusatzabkommen geschlossen werden mußte. Vgl. Drucksache Nr. 3358 des Reichstages. III. Wahlperiode, dort Denkschrift der Reichsreg. S. 27/28. — Zusatzabk. Art. 5, Abs. 2, Fürst a. a. O. S. 130.

12) Art. 363/64 V.F.V., vergl. auch Entwurf des Saloniki-Abkommens S. 7 der Arbeit.

13) Reichstagsdrucks. Nr. 2191 S. 108/09, 6 A.C., polnische Zollschikanen: Fürst a. a O. S. 133.

14) Sartorius a. a. O. S. 105 zieht schon (1895!) in Zweifel, ob beim Betrieb von Verkehrsanstalten staatliche Hoheitsrechte geltend gemacht werden.

einschl. der Postsendungen eine nach Wagenkilometer errechnete Summe, (Art. 59 P.A.), außerdem befindet sich in jedem deutschen Postwagen, der von deutschem Postpersonal begleitet wird, ein polnischer Postbeamter, der darauf zu achten hat, das keine Unregelmäßigkeiten vorkommen. (Art. 52 P.A.)

Von einem Eingriff in die Posthoheit könnte nur dann gesprochen werden, wenn Deutschland auf polnischem Gebiete Postsendungen zur Beförderung annehmen bezw. bestellen dürfte. Das ist aber verboten, die Bahnpostkästen sind in Polen geschlossen zu halten, außerdem dürfen deutsche Postbeamte nicht mit der polnischen Bevölkerung in Berührung kommen. (Art. 54 P.A.)[15]

Ebensowenig findet ein Eingriff in die polnische Posthoheit dadurch statt, daß Deutschland berechtigt ist, Vermittelung des Durchgangsfernsprech- und Telegraphenverkehrs zu verlangen (Art. 62 P.A.) Auch hier zahlt Deutschland für Benutzung und Unterhaltung der Telegraphen und Fernsprechleitungen eine Pauschalsumme (Art. 64), wie es jeder Privatmann, der sehr viele Gespräche führt, auch tut.

Dadurch, daß Deutschland die polnischen Wasserstraßen mit allen Arten von Wasserfahrzeugen mit Ausnahme von Kriegsfahrzeugen benutzen darf, gibt Polen ebenfalls keine Staatshoheitsrechte auf. (Art. 67 P.A.). Wenngleich Zollfreiheit für die auf dem Wasserwege beförderten Waren zugestanden ist (Art. 86),[16] so wird doch für die Schiffer Paß- und Sichtvermerke gefordert. (Art. 103 P.A.)[17] Außerdem besteht keine Gebührenfreiheit bei der Durchfahrt. (Art. 68.)[18]

Ferner ist ein Druchgangsverkehr mit Kraftwagen und Kraftfahrrädern[19] von Polen zugestanden worden (Art. 75). Zwar besteht Zollfreiheit der Ladung (Art. 93), aber der Kraftwagen muß zwecks Berechnung der Sicherheitsleistung zollamtlich untersucht werden (Art. 94/95).[20] Außerdem muß jeder, nicht bloß der Führer, der das Durchgangsland mittelst Kraftwagen oder -fahrrades durchfährt, mit einem Personalausweis versehen sein. (Art. 99). Das sind Bedingungen, die nur insofern geringfügige Erleichterun-

---

15) Hinsichtlich des Flugpostverkehrs ablehnender Standpunkt Polens: Reichstagsdrucks. Nr. 2191. Protokoll S. 95, Ziff. 1, 2; Fürst a. a. O. S. 125.

16) Zollbegleitung und Zollverschluß: Sonderregelung (Art. 87), Reichsdrucks. a. a. O. Seite 109 B.

17) Reichstagsdrucksache a. a. O. S. 110, Abs. 4.

18) z. B. Gebühren für Durchschleusen-Drucksache a. a. O. S 107 4.

19) Ueber Fußgänger- und Radfahrerverkehr, vergl. Seite 7, Anmerkung 1 der Arbeit.

20) Reichstagsdrucksache Nr. 2191, Seite 107,5. 109, C.

gen von den sonst üblichen enthalten, als nicht Paß und Sichtvermerk gefordert werden.[21],[22]

Hinsichtlich der polnischen Eisenbahnhoheit ergeben sich aber wichtige Abweichungen. Im Art. 22 P.A. erkennt Polen grundsätzlich die Verpflichtung an, mit seinen eigenen Betriebsmitteln den Eisenbahndurchgangsverkehr zu bewältigen. Für diese Leistung wird ihm Entschädigung gewährt. (Art. 39 P.A.) Es übernimmt ferner die Verpflichtung, die Züge unter möglichster Beschränkung der Aufenthalte durchzuführen. (Art. 28 P.A.)

Alle diese Bestimmungen bedeuten noch keinen Eingriff in die polnische Eisenbahnhoheit. Es sind vielmehr Abmachungen, die sich auch sonst aus der nachbarlichen Lage der Staaten ergeben. Wenn Deutschland z. B. Frankreich in einem Abkommen zugestehen würde, den Orient-Expreß Konstantinopel –Wien—Stuttgart—Straßburg —Paris möglichst schnell durch Deutschland zu führen, so würde in dieser lediglich einen Eisenbahnbetriebsvertrag enthaltenden Abmachung kein Aufgeben der deutschen Staatshoheit gesehen werden können.

Art. 8 des Pariser Abkommens bestimmt aber, daß die Verkehrswege — also allgemein Bahnen, Wasser- und Kunststraßen — in einem normalen Zustande zu erhalten sind. Eine durch unmittelbare Einsichtnahme stattfindende Nachprüfung, ob Polen die Verkehrswege in normalem Zustande hält, ist ausgeschlossen, da durch die obengenannte Verpflichtung einer Partei nicht das Recht gegeben worden ist, sich in die innere Verwaltung des Nachbarn einzumischen. (Art. 8 Abs. 2 P.A.)[23] Für den privilegierten Durchgangsverkehr sind Sonderbestimmungen getroffen worden. Die polnischen Eisenbahnlinien sind, soweit sie dem privil. Verkehr dienen, in einem der Entwicklung des deutschen Verkehrs entsprechenden Zustande zu unterhalten. (Art. 25 P.A.)[24] Das bedeutet, daß die polnische Verwaltung - bezw. die deutsche Reichsbahngesellschaft für die Strecken Dtsch-Eylau--Marienburg — die privilegierten Strecken auszubauen hat, wenn der Verkehr so stark wird, daß ein zweigleisiger Verkehr ihn nicht mehr bewältigt. Da über die Kosten keine Bestimmung getroffen ist, muß angenommen werden, daß die Bahnen auf Kosten der betriebführenden Verwaltung (auf pol-

---

21) Frei von Sicherheitsleistung: Mitglieder von Automobilklubs (Art. 96 P.A.)

22) In den Bestimmungen des Art. 69 Abs. 2 kann eine Einschränkung der Steuerhoheit Polens nicht gesehen werden.

23) Neumeyer a. a. O. III. S. 49, Anmerk. 90.

24) Reichstagsdrucksache Nr. 2191, Denkschrift S. 99, Abs. 2, Seite 100, Abs. 3 (Satz 3).

nischem Gebiet also Polen!) zu erweitern sind, wenn der deutsche Verkehr es notwendig macht.[25]

In negativer Beziehung wirkt sich Art. 25 dahin aus, daß Polen diejenigen Strecken, die 1920 als Hauptbahnen ausgerüstet waren, und das ist bei den in Art. 23 genannten Linien der Fall, nicht in Nebenbahnen verwandeln darf, wenn der deutsche Durchgangsverkehr weiterhin eine zweigleisige Hauptbahn benötigt. Auch dann darf Polen die Leistungsfähigkeit seiner Bahnen nicht vermindern, wenn es der innerpolnische Verkehr bedingt. (Die Linie Konitz—Dirschau unwichtige polnische Querbahn, für Deutschland die wichtigste Hauptdurchgangslinie.)[26]

Diese Bestimmung, die Polen das Recht beschneidet, über seine Bahnen so zu verfügen, wie es will, es vielmehr von deutschen Verhältnissen abhängig macht, ist ein erheblicher Eingriff in die polnische Eisenbahnhoheit. Angemerkt sei, daß Art. 25, wie schon oben erwähnt, auch für Deutschland gilt und auf den Strecken Garnsee—Marienburg—Danzig[27] die Maßnahmen der deutschen Reichsbahnverwaltung beschränkt.

Wenngleich die allgemeine Bestimmung in Art. 8 P.A. die Einmischung in die innere Verwaltung des anderen Landes verbietet, somit ein Nachprüfungsrecht durch Besichtigung der Strecken, Bahnhofsanlagen und Signalsicherungen nicht gegeben ist,[28] wird sich trotzdem bald herausstellen, ob die Bahnanlagen den Anforderungen genügen. Kommt Polen der Aufforderung Deutschlands, etwa den Unterbau der Strecke so instandzusetzen, daß FD-Züge Königsberg—Berlin, die sich bald als notwendig herausstellen werden, mit 100 bis 120 Kilometer Streckengeschwindigkeit in Polen fahren können, so bleibt die Anrufung des im Abkommen eingesetzten Schiedsgerichts (Art. 11/12 P.A.) immer noch möglich.

Ebenso liegt es, wenn Polen einem Ersuchen Deutschlands, die Durchgangsstrecken nicht zu vernachlässigen, damit der Verkehr nicht gefährdet wird, nicht nachkommt.

Beide vorgenannten Fälle stellen sich als Streitfälle dar, die sich aus der „Auslegung", richtiger „Ausführung" einer im Abkommen festgesetzten Pflicht (Art. 25 P.A.) ergeben. Art. 11 P.A.,

25) Kann wohl mit Recht aus der Denkschrift a. a. O. Seite 99, Abs. 2 entnommen werden.

26) Vergl. Hatscheck a. a. O. Seite 160. (Nicht wie dort durch Druckfehler angegeben, Art. 26, sondern Art. 25 P.A.), Reichstagsdrucks. Nr. 2191, Denkschrift S. 100, Abs. 3, Satz 3.

27) Art. 23, Abs. 1 i. t. P.A.

28) Eine sehr wichige Maßnahme, wie der Eisenbahnunfall bei Stargard in Pommerellen gelehrt hat (1925). Vergl. Seite 50 der Arbeit.

in dem festgesetzt worden ist, daß zur Schlichtung von Streitfällen, die sich aus der Auslegung oder der Ausführung des P.A. ergeben, das ständige Schiedsgericht in Danzig angerufen werden kann, ist also gegeben.[29]

Vollstreckungsbefugnisse, wie sie oben (Seite 21 der Arbeit) für den internationalen Schiedsgerichtshof angedeutet worden sind, hat das Schiedsgericht nicht, die Parteien sind nur gehalten, die Entscheidungen und Urteile des Schiedsgerichts loyal auszuführen. (Art. 21 P.A.)

Immerhin besteht eine erhebliche Einschränkung der Staatshoheit, soweit sie sich als ausschließliche Herrschaftsbefugnis über die im Staatsgebiet liegenden Eisenbahnen darstellt.[30]

Noch erkennbarer wird dies, wenn man sich vor Augen hält, daß im Falle eines Krieges die Bestimmungen der P.A. nicht ohne weiteres außer Kraft treten. (Art. 9.) Will Polen den Verkehr einschränken, so hat es Anzeige zu machen. Das durch die geplanten Einschränkungen geschädigte Land kann, wenn es ihnen nicht gutwillig zustimmen will, das Schiedsgericht anrufen. Dieses hat dann unverzüglich zu entscheiden, in welchem Umfange Einschränkungen gerechtfertigt sind.[31] (Art. 9 Abs. 2—4.) Dasselbe gilt für Deutschland hinsichtlich der beiden Strecken durch Westpreußen.[32]

Polen kann sich auch nicht etwa dadurch helfen, daß im Falle eines Krieges der Ministerrat[33] oder der Staatspräsident[34] ein Gesetz bezw. eine Notverordnung erlassen, die bestimmt, daß der Durchgangsverkehr im Interesse der Landesverteidigung oder der Sicherheit des Staates aufhört. Eine derartige Verordnung ist als Gesetz, das sich auf die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit bezieht, anzusehen. (Art. 5 Abs. 1 P.A.) Es würde aber bei seiner Anwendung den Durchgangsverkehr unterbinden, (Art. 5 Abs. 2 P.A.) und somit den Bestimmungen des Art. 9 P.A., der auch im Kriegsfalle den Durchgangsverkehr grundsätzlich aufrechterhält, widersprechen. Aus Art. 5 Abs. 2 und Art. 9 Abs. 1 ergibt sich somit, daß die Anwendung eines derartigen Ge-

29) Ueber das Schiedsgericht vergl. Art. 12—21 P.A. Es besteht aus drei Richtern und einem Vorsitzenden, der Angehörige eines während des Krieges neutralen Staates sein muß. In der Sache selbst entscheidet der Vorsitzende und die beiden von den jeweils beteiligten Regierungen ernannten Richter (Art. 14 P.A.) Verfahren: Art. 15 ff. Vergl. auch Reichstagsdrucks. 2191. Denkschr. S. 101, Abs. 2. Ueber die Tätigkeit des Schiedsgerichts (bis 1925 drei Streitfälle), vergl. Fürst a. a. O. S. 138.

30) Bezgl. der Tarife vergl. Art. 39 P.A.

31) Kriegsfall kann als ein unvorhergesehenes Ereignis im Sinne von Art. 1, Abs. 2 P.A. angesehen werden: Verkehr dann durch Kongreßpolen.

32) Westpreußen: § 5 des Grenzmarkgesetzes vom 21. 7. 1922. (Pr. G.S. S. 171.)

33) Art. 124 I, II, poln. Verf.

34) Art. 124 I; 46, poln. Verf.

setzes nicht statthaft ist. Das Notgesetz oder die Notverordnung haben also, trotzdem sie nur für das polnische Gebiet erlassen sind, keine Rechtswirksamkeit.

Polen ist somit nicht imstande, Maßnahmen, die es für die Landesverteidigung als notwendig ansieht, — die Maschinen und das Eisenbahnpersonal auf den Durchgangsstrecken werden auf dem Kriegsschauplatz zu Truppenverschiebungen dringend gebraucht — im eigenen Lande ohne weiteres durchzuführen. Dieser Rechtszustand ist als erhebliche Einschränkung der Staatshoheit anzusehen. Daran ändert auch nichts, daß Deutschland nicht ipso iure das Recht hat, mit eigenen Beamten und Material den Verkehr durch das polnische Gebiet im Falle einer Störung aufrecht zu erhalten. Möglich ist es jedoch, daß das Schiedsgericht in Eilfällen die vorgenannte Betriebsart als vorläufige Maßnahme, vielleicht sogar auf Bitten Polens, das sich nicht anders zu helfen weiß, anordnet. (Art. 16, Art. 9 Abs. 4 P.A.)

Art. 5 Abs. 2 P.A. beschränkt die Gesetzgebungsbefugnis Polens auch im Frieden. Sobald es Gesetze, die als Gesetze im Sinne des Art. 5 Abs. 1 erlassen sind, so vollzieht, daß sie den Korridorverkehr unterbinden, so verstößt es gegen das P.A. Derartige Gesetze müssen somit als für Deutschland und den deutschen Reisenden nicht bindend angesehen werden.[35]

Jeder Staat ist befugt, das Betreten seines Gebietes durch fremde Truppen oder Truppenteile zu verbieten. In dieser Befugnis wirkt sich die Staatshoheit besonders aus. Werden die Grenzen durch fremde Truppen überschritten, so werde diese Verletzung bisher stets Anlaß zu einem Kriege zwischen dem Verletzer und dem Verletzten.[36] Im P.A. gestattet Polen[37] einen Durchgangsverkehr für deutsche Militärpersonen[38] und Heeresgüter (Art. 44), der auf kürzestem Wege (Konitz—Marienburg) zu erfolgen hat. (§ 11 a. a. O.)

Einzelreisende Militärpersonen in Uniform dürfen nur die für den privilegierten Verkehr vorgesehenen Züge auf allen Strecken benutzen. (§ 2 a. a. O.)

---

35) So gilt die Verordnung des poln. Staatspräsidenten vom 13. 8. 1926, Dziennik Ustaw, S. 465 ff., Poz. 83 betr. Ausländer nicht für den Verkehr zwischen Deutschland und Ostpreußen. Sie bestimmt in Art. 3 und 7, daß eine Durchreise durch Polen nur mit Erlaubnis des zust. polnischen Konsulats statthaft ist. (Art. 97 P.A.) Besprechung: Ostrecht 1926 S. 1172, veröffentlicht und übersetzt ebendort, S. 475 ff.

36) Vergl. S. 19 der Arbeit (Griechenland-Bulgarien).

37) Art. 47 P.A.: Deutschland erlaubt poln. Militärdurchgangsverkehr durch Westpreußen.

38) Art. 44, § 1 P.A. definiert Militärpersonen.

An Waffen dürfen von diesen Einzelreisenden nur die blanken Waffen (Säbel oder Seitengewehr mitgeführt werden,[39] die sogar während der Fahrt im Gepäckwagen abzugeben sind. (§ 3 a. a. O.)[40]

Der Militärdurchgangsverkehr vollzieht sich ferner in einem wöchentlich einmal in jeder Richtung verkehrenden Militärzug, in dem mindestens 400 Personen zu befördern sind. (Art. 12 a. a. O.) In diesem Militärzug ist es den Militärpersonen erlaubt, außer ihren blanken Waffen auch Schußwaffen nebst der dazu gehörigen Munition mitzuführen. Die Waffen und Munition sind jedoch während der Fahrt durch den Korridor in besonderen Wagen aufzubewahren, die von Polen durch je zwei Mann begleitet werden. (§§ 4 und 5 a. a. O.)[41] Die Personenwagen selbst werden wie die dem gewöhnlichen Reiseverkehr dienenden Züge von Zollbeamten begleitet.

Heeresgüter werden endlich in einem wöchentlich einmal in jeder Richtung verkehrenden Heeresgüterzug befördert. Soweit eine Ueberwachung notwendig ist, können je ein Güterwagen (Pferdewagen) von einem bezw. zwei deutschen Soldaten begleitet werden. Waffen sind ebenso wie in den vorgenannten Fällen zu hinterlegen.[42]

Für den Urlaubsverkehr aus Anlaß der hohen Feste können Sonderzüge gefahren werden. (§ 8 a. a. O.) Auch in diesen Zügen sind die Waffen abzugeben.

Für Notfälle kann die Verbindung zwischen Deutschland und Ostpreußen durch einzelne Kraftwagen aufrecht erhalten werden. Die Kraftwagen dürfen jedoch nur von zwei Personen in Militäruniform besetzt sein, die nur ihre Seitenwaffe bei sich führen dürfen. Außerdem dürfen der Wagenführer und sein Begleiter Uniform und die Seitenwaffen tragen. (Art. 46 Abs. 1 P.A.) Auch hierbei findet Begleitung durch polnische Beamte statt.[43] Die Einrichtung des Militärkraftwagenverkehrs in Notfällen erinnert lebhaft an die Zustände auf den alten Etappenstraßen.

Wir sehen also, daß für den Militärdurchgangsverkehr fünf Möglichkeiten gegeben sind. Es erscheint nunmehr angebracht, nachdem die tatsächlichen Vorgänge klargestellt sind, die rechtlichen Fragen einer Prüfung zu unterziehen. Dabei wird es sich heraus-

---

39) Einzelreisende M.Pers. müssen sich im Korridor auf Verlangen durch den Truppenausweis ausweisen (Ausf.Best. zu Art. 44, § 2 P.A., R.G.Bl. Seite 1134).

40) Interessant die polnische Begründung dieser Forderung, Reichstagsdrucks. S. 105 2. Abs. 2 a. E.

41) Vergl. auch für das folgende: Reichstagsdrucks. S. 105, 2 und S. 100, Abs. 5.

42) Ueber Munitionstransporte: Ausf.Best. zu Art. 44, § 6 P.A.

43) Vergl. Reichstagsdrucksache Nr. 2191, Denkschrift Seite 106, Abs. 2. — Art. 44, § 5, Abs. 1 P.A

stellen, ob Polen mit der Zulassung des Militärdurchgangsverkehrs Hoheitsrechte in erheblichem Maße aufgibt oder nicht.

Schon daraus, daß Polen überhaupt erlaubt hat, daß Militärzüge, die von 400 Mann besetzt sind, sein Land durchfahren dürfen, erhellt, daß Staatshoheitsrechte erheblich beeinträchtigt sind. Diese 400 Mann, in etwa 10 Personenwagen, die von einigen polnischen Zollbeamten begleitet werden, stellen, wenn sie sich auf der Fahrt befinden, oder in Dirschau oder in Konitz Aufenthalt haben, eine Macht dar, die nicht ohne Weiteres in Schach gehalten werden kann. Sie können die je zwei Begleiter der wenigen Wagen, in denen die blanken Waffen, Schußwaffen und Munition gesammelt sind, leicht überwinden und Bahnhöfe besetzen bezw. sich in den Besitz von Streckenteilen setzen, nachdem sie durch Ziehen der Notbremse den Zug zum Halten gebracht haben. Die Lage ist genau so wie in früheren Zeiten, wenngleich nach den alten Etappenstraßenverträgen noch größere Einheiten als 400 Mann (Bataillon) geschlossen durch das fremde Land marschierten.[44] Zu beachten ist, daß die Truppenteile voll bewaffnet marschierten, und sich somit leichter aus der geschlossenen Ordnung im Gelände entwickeln konnten, als Soldaten, die unbewaffnet in einem langen Personenzug fahren.

Immerhin stellen 400 Mann fremde Soldaten im Lande eine ins Gewicht fallende, unter gewissen Umständen den Staat bedrohende Gefahr[45] dar. Hinzu kommt, daß der Militärdurchgangsverkehr im Kriege grundsätzlich nicht aufhören darf. (Art. 9 Abs. 1 P.A.) Eine Nachprüfung dieser Frage durch das Schiedsgericht gemäß Art. 9 Abs. 2 P.A. bleibt jedoch möglich.[46]

Während, wie schon oben dargestellt, die Zivilpersonen der polnischen Strafgewalt unterliegen, ergibt sich aus der Rechtsstellung einer Person des Soldatenstandes, deren Verfehlungen nach dem Recht fast aller Länder besonderen Rechtssätzen unterliegen (Militärstrafgesetzbücher), daß eine Strafhoheit des polnischen Staates nicht ohne weiteres in Frage kommt. Dies ist auch im Abkommen zum Ausdruck gebracht worden.

Ueber die Begleitung von Militärzügen durch polnische Beamte ist schon oben gesprochen worden. Das Begleitpersonal hat die Auf-

44) Vergl. z. B. Preußische G.S. 1817, S. 114 unter II Abs. 6.

45) Nach der Denkschrift der Reichsreg. (Reichstagsdrucks a. a. O.), Seite 106, Abs. 4, am Ende können wöchentlich 1400 Mann und 800 To. Heeresgut durch den Korridor befördert werden. Für außergewöhnliche Fälle keine Lösung. Vergl. a. a. O. Seite 100, Abs. 6, es ist jedoch eine vorherige Vereinbarung mit Polen möglich. (Vgl. a. a. O. Seite 106, Abs. 4 a. E.)

46) Ueber die Benutzung von Servituten im Kriege, vergl. Oppenheim a. a. O. S. 377 oben, auch S. 371, Seite 2.

gabe, die Ordnungs- und Zollvorschriften insbesondere während der Aufenthalte zu überwachen. Seinem Führer liegt allein der Verkehr mit dem deutschen Transportführer, der zugleich der Führer des bewaffneten deutschen 10 Mann starken Ordnungskommandos ist, ob. (Vergl. zu § 5 und zu § 9 der Ausf.-Best. von Art. 44 [P.A. RGBl. S. 1134.])[47]

Der Führer des polnischen Begleitpersonals ist außerdem für das ordnungsmäßige Verhalten seiner Leute verantwortlich.

Wenn deutsche Militärpersonen die für den Durchgangsverkehr erlassenen Bestimmungen übertreten haben,[48] hat er durch Mitteilung an den deutschen Transportführer dei Bestrafung des Schuldigen, nachdem die erforderlichen Feststellungen gemacht worden sind, durch das Heimatland zu veranlassen. (Ausf.Best. zu § 9 Abs. 3 von Art. 44 [S. 1136 im R.G.Bl.]). Ein Disziplinarstrafrecht steht in solchen Fällen dem Durchgangslande nicht zu.[49]

Die deutsche Ordnungswache ist sogar befugt, im Falle dringender Gefahr gegenüber den mitreisenden deutschen Soldaten[50] die Waffe zu gebrauchen. Sie hat ihnen gegenüber in Polen die Rechte und Pflichten einer Wache. (a. a. O. zu § 9 a. E.)[51]

Wir sehen also die interessante Erscheinung, daß die deutsche Wache Ordnungsbefugnisse im fremden Lande hat und sich sogar zu ihrer Durchsetzung des gegebenen äußersten Mittels, des Waffengebrauchs, bedienen kann.

Wenn ein Staat erlaubt, daß fremdes Militär unbehelligt in geschlossenen Körpern sein Land im Frieden und grundsätzlich auch im Kriege auf einer Strecke durchfahren darf und dazu gestattet, daß eine Ordnungswache auf seinem Gebiete Befugnisse hat, die sonst nur den eigenen Militärpersonen bezw. Beamten zustehen, so schränkt es für diesen Teil seines Gebietes seine Staatshoheit in erheblichem Maße ein.

§ 7.

Die Untersuchung hat ergeben, daß die Staatshoheit Polens insoweit eingeschränkt ist, als sie sich auf Eisenbahnen, auf gesetzgeberische Maßnahmen im Lande während des Kriegszustandes

---

47) Nur bei Gefahr im Verzug kann der einzelne Begleiter gegenüber den deutschen Militärpersonen eingreifen.

48) In den Ausf.Best. zu Art. 45, Nr. 4 b (S. 1138 R.G.Bl.) finden sich noch Sonderbestimmungen: Singverbot, kein Beschreiben der Wagenwände, einwandfreies Verhalten. außerdem gelten die Bestimmungen von Art. 4, Abs. 3 P.A. und Ausf.Best. zu Art. 78, Ziffer 2, Abs. 8 (S. 1156 R.G.Bl.)

49) So ausdrücklich: § 9 Abs. 4 der Ausf.Best. zu Art. 44.

50) Nicht gegenüber anderen Personen: a. a. O. a. E.

51) Für die alten Etappenstraßenverträge z. B.: a) Vertrag mit Nassau Pr. G.S. 1817, S. 118 V, b) sehr genau: Vertrag mit Kurhessen P G.S. 1817, S. 142, Art. 46—50.

und auf das Recht, fremden Truppenteilen das Betreten des heimischen Bodens zu verbieten, erstreckt. Hinzu kommt, daß ein bestimmter Kreis von Gesetzen und Verordnungen, die im Kriege oder Frieden erlassen werden, in einem Teile des Landes nicht in volle Rechtswirksamkeit erwachsen. Man fragt sich, ob diese vier Punkte ausreichen, um eine Staatsservitut, die auf den ehemalig preußischen Gebieten Polens, zugunsten Deutschlands lastet, anzunehmen.

Bei Betrachtung des Zweckes des Abkommens, das, wie es sich aus der Ueberschrift ergibt, dem Verkehr dient, könnte man auf den Gedanken kommen, daß ein Vertrag ohne jede quasi dingliche Beziehung vorliegt.

Die Bestimmungen des P.A. haben auch nur den Verkehr zwischen Ostpreußen und Deutschland zum Gegenstand. Wenn man die vielseitigen im Abkommen geregelten Tatbestände auf eine Formel bringen will, so darf man vielleicht das Abkommen dahin zusammenfassen: Es stellt in der Hauptsache einen Vertrag dar, in dem sich Polen verpflichtet, durch die Arbeit seines Eisenbahnpersonals und seiner Betriebsmittel den Erfolg herbeizuführen, daß die ihm an die Grenze gebrachten Züge durch sein Land zur gegenüberliegenden Grenze geführt und dort übergeben werden.

Es wäre also eine Art völkerrechtlicher Werkvertrag gegeben. Mag auch ein solcher Vertrag bisher in der völkerechtlichen Entwickelung noch nicht vorgekommen sein, so finden sich doch im Völkerrecht viele Verträge, die starke Parallelen mit solchen obligatorischen Verträgen zeigen, die dem Werkvertrag verwandt sind. So kennen wir völkerrechtliche Kaufverträge (Deutschland-Spanien, Karolinen- und Marianeninseln, Vertr. vom 30. Juni 1899 Art. 1),[1] Pachtverträge (Kiautschou),[2] Darlehnsverträge (Rußland-Frankreich: Anleihen zum Ausbau des russischen Bahnnetzes), Dienstverträge (Verträge Englands mit kleineren deutschen Fürsten über Soldaten, die es im amerikanischen Freiheitskriege 1770 brauchte), Verpfändungen von Gebieten an fremde Staaten (Korsika an Frankreich 1768, und Wismar an Mecklenburg),[3] endlich schenkweise Hingabe von Landesteilen.[4]

---

1) Fleischmann a. a. O. Seite 115, I, Wahl a. a O. S. 9, Dtsch. Reichsanz. 1899, Nr. 152, Nouv. Rec. Band 32, Seite 366. Andere Kaufverträge: Ullmann a. a. O. S. 316 oben.

2) Fleischmann a. a. O. S. 162, abgedr. b. Fleischmann Quellen S. 287, vergl. Art. 2.

3) Heffter a a. O. S. 196, Hollatz a. a. O. S. 29, A.A. Bansi a a. O. Seite 91, („Hingabe e. Gebietsteils z. Sicherung e. Schuld“, keine Begründung e. Pfandr., sondern nur rein tatsächl. Sicherheit!)

4) Ullmann a. a. O. S. 316.

Das Pariser Abkommen hat aber nicht nur die Verpflichtung Polens auf Herbeiführung eines Erfolges zum Inhalt, sondern es werden daneben polnische Hoheitsrechte eingeschränkt. Da das Abkommen unkündbar ist, werden die Hoheitsrechte dauernd beschränkt.[5] Die Beschränkung der Hoheitsrechte ist in erheblichem Maße erfolgt. Sie geht weit über das hinaus, was Staaten im allgemeinen Verkehrsinteresse dulden müssen.[6] Man kann unmöglich behaupten, daß die Einschränkung der Bewegungsfreiheit Polens im Kriege, wie sie Art. 9 P.A. festsetzt, im völkerrechtlichen Leben gewöhnlich ist. Es ergibt sich ferner nicht aus den Gebräuchen des internationalen Verkehrs, daß ein Staat angehalten werden kann, seine Bahnstrecken in solchem Zustande zu halten, wie es der Verkehr des Nachbarlandes erheischt, dem er dazu noch keineswegs wohlgesonnen ist. Und endlich braucht kein Staat zu Friedenszeiten fremde Truppenteile auf seinem Gebiete zu dulden.

Man wird deshalb mit Recht sagen können, daß das P.A., weil es die Staatshoheitsrechte Polens in erheblichem Maße eingeschränkt, keinen völkerrechtlichen Werkvertrag darstellt, sondern die Rechtsgrundlage für eine Staatsdienstbarkeit ist. Diese Staatsdienstbarkeit ruht gemäß Art. 1 Abs. 1 P.A. auf dem Kraft des Versailler Vertrages (Art. 87, 27 Ziffer 7) an Polen abgetretenen ehemals deutschen Gebiete einschl. der Hoheitsgewässer und dem Freistaat Danzig.[7]

Bemerkt sei jedoch, daß Deutschlands Staatshoheit ebenfalls in den vier obengenannten wichtigen Funktionen eingeschränkt ist. Es ist schon im Text darauf hingewiesen worden, hier seien nur die Bestimmungen zusammengestellt:

a) Zustand der Bahn: Art. 8 und 25 P.A.,
b) Beschränkungen im Kriegszustande: Art. 9 P.A.,
c) Militärdurchgangsverkehr: Art. 47 P.A.,
d) Beschränkung der Rechtswirksamkeit von Gesetzen und Verordnungen: Art. 5 Abs. 2.

Die angeführten Artikel sind eindeutig und lassen keine Zweifel aufkommen.

---

5) Es ist deshalb unnötig über die Frage zu rechten, ob bei Eisenbahnen, die von einem anderen Staate betrieben werden, ein intern. Miet- oder Pachtverhältnis vorliegt (Meili a. a. O. S. 264 a. A. Klaß S. 48). Diesem Streite liegen nicht Verträge, die derartige Hoheitseinschränkungen eines Staates begründen wie das P.A. zugrunde, außerdem ist der Tatbestand anders, weil Deutschland die Bahnen in Polen nicht betreibt. Der Korridorverkehr wird vielmehr von der poln. Bahnverwaltung durchgeführt.

6) Vergl. Seite 16/17 der Arbeit.

7) Ebenso Auffassung der Reichsreg. Reichstagsdrucksache Nr. 2191, Denkschrift S. 99, Abs. 1 a. E. Ebendort Abs. 4 a. E.: „Der Verkehr mit Ostpreußen stellt für Polen eine Art Servitut dar."



4

Auf dem Gebiete des Regierungsbezirkes Westpreußen,[8] der — außer dem Stadt- und Landkreis Elbing — mit dem Art. 1 Abs. 4 P.A. genannten, durch Art. 96 V.F.V. umschriebenen Gebiete identisch ist, lastet also ebenfalls eine Staatsservitut zugunsten Polens. Deutschland war zum Abschluß eines derartigen Abkommens verpflichtet. (Art. 98 V.F.V.)[9] Es kann zweifelhaft erscheinen, wer als Berechtigter gegenüber Deutschland anzusehen ist, Polen allein oder Polen und die Freie Stadt Danzig, da für den Verkehr zwischen Danzig und Polen die Servitut begründet worden ist. (Art. 1 Abs. 4 P.A.)

Es ist hier nicht der Ort, die Frage zu erörtern, ob Danzig souverän ist oder nicht.[10] Art. 104 Ziffer 6 V.F.V. überträgt Polen die Leitung der auswärtigen Angelegenheiten Danzigs sowie den Schutz seiner Staatsangehörigen im Auslande. In der Präambel des P.A. tritt infolgedessen auch der polnische Bevollmächtigte als im Namen Polens und der Freien Stadt Danzig handelnd auf. Trotzdem möchte ich meinen, daß Danzig, vertreten durch Polen, ein dem polnischen Rechte gleiches, selbständiges Recht an der Servitut erworben hat; das geht auch aus dem Wortlaut des Art. 1 Abs. 4 P.A. eindeutig hervor, nach dem Deutschland der Freien Stadt Danzig freien Verkehr durch Westpreußen gewährt. Diese Erklärung Deutschlands, die infolge der Bestimmung des V.F.V. (Art. 104 Ziffer 6) nur Polen als dem Vertreter Danzigs abgegeben werden konnte, begründet ein selbständiges Recht für Danzig.[11]

Wir erhalten somit die interessante Rechtsfigur, daß zwei Berechtigte für die Servitut vorhanden sind, ein Vorgang, der, wenn man privatrechtliche Erscheinungen herbeiziehen darf, durchaus im Rahmen des Möglichen liegt. Es ist doch nicht unwahrscheinlich, daß ein Besitzer zwei Nachbarn zu ihrer Verbindung für dieselbe Wegstrecke an seinem Grundstücke eine Grunddienstbarkeit bestellt.

Es sei noch darauf hingewiesen, daß diese Frage künftig sehr leicht von politischer Bedeutung werden kann. Man denke nur daran, daß es gelingen sollte, die ehemaligen deutschen Gebiete den Polen wieder abzunehmen, Danzig aber, dessen Bevölkerung

---

8) Westpreußen: Grenzmarkgesetz v. 21. Juli 1922, § 5.

9) Gerber in Völkerrechtsfragen Heft 20, S. 37 „Beschränkung der deutschen Souveränität nach dem Versailler Vertrage" sagt darüber nichts.

10) Vergl. Verzijl „Die Rechtslage der Freien Stadt Danzig", Ostrecht 1926, S. 356 ff, insbesondere § 3, S. 359 ff, auch S. 377. Schröder „Die völkerrechtliche Stellung Danzigs" in der Zeitschr. f. Völkerrecht Band 14, Ergänzungsheft (1927), Redslob „Die intern. Stellung Danzigs" in „Revue de Droit int. et de Legislation" 1926, S. 126 ff.

11) Vergl. Verzijl a. a. O. S. 386 oben, ebenso Reichstagsdrucksache a. a. O. S. 98, Abs. 3: „Danzig als dritter vertragsschließender Teil", unmittelbare Rechten und Pflichten für Danzig; vergl. auch § 164 B.G.B.

im Laufe der Jahre sich immer mehr an seine Freiheit gewöhnen wird, verspürt, wie es die Geschichte 1815 schon einmal gezeigt hat,[12] wenig Lust, in das Deutsche Reich zurückzukehren und bleibt selbstständig. Es wird vielleicht von Deutschland versucht werden, durch wirtschaftliche Maßnahmen seinen widerspenstigen Geist zu bezähmen, und zu diesem Zwecke wird der freie Verkehr Danzig—Marienburg—Dtsch.-Eylau nach Warschau gesperrt. Dann hat Danzig, da auf Westpreußen eine Servitut zu seinen Gunsten lastet, die, wie wir oben sahen, nicht bei Aenderung der politischen Verhältnisse ohne weiteres erlischt, das Recht, gegen die Rechtsverletzung mit allen völkerrechtlichen Mitteln vorzugehen, ohne daß es als Friedensstörer angesehen werden kann.

## § 8.

Gerade darin, daß die Servitut nicht ohne weiteres untergeht, besteht ihr Vorteil. (Vergl. Seite 13 ff. der Arbeit.) Verträge, die keine Servituten begründen, sind leicht aufzuheben und schwinden schnell. Ein Recht am fremden Staatsgebiet bleibt unbeschadet aller politischen Veränderungen bestehen, es sei denn, daß von dem Berechtigten darauf verzichtet wird.

Da wir zu dem Ergebnis gekommen sind, daß das P.A. eine deutsche Servitut am polnischen Lande begründet, haben wir erhebliche rechtliche Vorteile in der Hand.

Sollte die Lehre von der Staatsdienstbarkeit in der oben gezeigten Weise ausgebaut werden, so haben wir bei jeder Verletzung unserer Rechte das scharfe Mittel einer dem Art. 16 der Völkerbundssatzung nachgebildeten Bestimmung für uns. Die so lebenswichtige Ader nach Ostpreußen wäre also gesichert. Unsere Aufgabe muß es sein, Deutschlands Stellung noch günstiger zu gestalten, sodaß wir besondere Bahnhofsteile in Polen erhalten, in denen sich unsere Reisenden, die heute während der langen Fahrt in den Wagen eingesperrt sind, während eines Aufenthaltes ergehen können.[1] Deutsche Beamte müssen den Zug führen und begleiten und Polen dürfen nur insoweit, als es unbedingt notwendig ist, im Zuge zu sehen sein. Eine gewisse Kontrolle kann Polen natürlich verlangen, es muß aber erreicht werden, daß der Reisende auf den kurzen Strecken Lauenburg—Danzig—Marienburg überhaupt nicht,

---

12) Treitschke a. a. O. II S. 250, 251.

1) Ausbau der Bestimmung d. Art. 7, Abs. 2 des Zusatzabkommens in sofern, als für die deutschen Reisenden auf dem polnischen Haltepunkte besondere Bahnsteige und Räume zur Verfgung gestellt werden.

auf den langen Strecken nur in geringem Maße merkt, daß er in Polen ist.

Deshalb: nur deutsche Gesetze haben Geltung. Der Reisende kommt nur mit deutschen Beamten, ähnlich wie es heute schon bei den Truppenzügen der Fall ist, in Berührung.

Aber auch dann, wenn die obengenannte Erweiterung der Lehre von der Staatsdienstbarkeit nicht eintritt, die Servitut besteht. Der Rechtsanspruch hat, wie immer sich die Dinge gestalten mögen, stärkeren Inhalt, als wenn er auf einem nur rein obligatorische Rechte begründenden Vertrage beruhen würde.

## § 9.

Nachdem die völkerrechtliche Seite des P.A. behandelt worden ist, sei noch kurz auf die Fragen eingegangen, die sich aus dem Abkommen für die einzelnen durch Polen reisenden Personen selbst ergeben. Schon oben (vergl. S. 23 der Arbeit) ist erwähnt worden, daß der Durchgangsverkehr den Gesetzen des Durchgangslandes, soweit sie sich auf die Aufrechterhaltung der Ordnung und der öffentlichen Sicherheit beziehen, sowie den gesundheitlichen polizeilichen Gesetzen und Vorschriften unterliegt. Da vom Durchgangsverkehr im allgemeinen gesprochen ist, bezieht sich die Bestimmung Art. 5 Abs. 1 P.A. sowohl auf den privilegierten Verkehr in geschlossenen Zügen, als auch auf den gewöhnlichen Verkehr in Zügen,[1] in Kraftwagen oder in Wasserfahrzeugen.[2]

Zuerst wird, wie in der ganzen Arbeit vom privilegierten Verkehr, der sich in geschlossenen Zügen vollzieht, zu sprechen sein. Es ist vorerst festzustellen, welche Gesetze denn nun nach Art. 5 Abs. 1 P.A. für die Reisenden Geltung haben.

Gesetze, die sich auf die Aufrechterhaltung der Ordnung und öffentlichen Sicherheit beziehen, sind vor allem die Strafgesetze, worüber wissenschaftlich kein Zweifel besteht.[3] Auch aus dem P.A. ist dies zu entnehmen, da Art. 6 Abs. 1 ausdrücklich bestimmt, daß die Reisenden im privilegierten Durchgangsverkehr mit ihrem Gepäck frei durchreisen können, mit Ausnahme von Fällen, in denen einer von ihnen im Hoheitsgebiet des Durchgangslandes und während seines Aufenthaltes in diesem Lande ein Vergehen oder ein Verbrechen begangen hat.

---

1) Gegenwärtig noch nicht vorhanden.

2) Ebenfalls gegenwärtig noch nicht vorgekommen. Vergl. Fürst a. a. O. S. 145. Soweit mir bekannt ist, ist im Sommer 1925 als bisher einzigstes Schiff ein von der Schichauwerft in Elbing neu erbauter Dampfer durch den Bromberger Kanal nach Deutschland gefahren.

3) Von Lißt Strafrecht S. 3/4 u 5, R.G.E.Z. 116, Bd. S. 154.

Wenn also der Reisende nicht den Strafgesetzen Polens unterliegen würde, hätte Polen kein Recht, seine persönliche Freiheit während eines Verbrechens oder Vergehens zu beschränken und ihn in Polen zurückzuhalten.

Begeht somit der Reisende auf polnischem Gebiet[4] eine strafbare Handlung, die nach dem polnischen Strafrecht ein Verbrechen oder Vergehen ist, so kann er von der polnischen Polizei aus dem Zuge geholt werden.

Da in Polen[5] noch das deutsche Strafrecht gilt,[6] das in seinem § 3 des Territorialitätsprinzip aufgestellt hat,[7] so ist Polen befugt, auch wenn der Täter ein Ausländer ist, ihn durch seine Gerichte bestrafen zu lassen.[8] Wie weit die deutschen Gerichte den Täter außerdem noch bestrafen können, bestimmt sich nach §§ 4 und 5 R.St.G.B.

Die Sachlage ändert sich dann nicht, wenn ein Reisender ein nur auf Antrag zu verfolgendes Vergehen (Beleidigung eines polnischen Schaffners oder Zollbeamten §§ 196, 194 R.St.G.B.) begangen hat. Der Tatbestand eines Vergehens ist erfüllt, Art. 6 Abs. 1 P.A. wäre also anwendbar und der Reisende könnte aus dem Zuge geholt werden. Vielleicht werden die polnischen Behörden von dieser Befugnis keinen Gebrauch machen und den Beamten entweder anheimgeben, bei den polnischen Gerichten Strafantrag zu stellen oder bei der deutschen Strafverfolgungsbehörde einen Strafantrag einzureichen.[9] Der Deutsche könnte dann gemäß § 5 Ziff. 3 in Verbindung mit § 4 Ziff. 3 St.G.B. bestraft werden.[10] Eine nochmalige Bestrafung von Deutschen durch deutsche Gerichte, die schon in Polen rechtskräftig verurteilt sind, und an denen die Strafe vollzogen ist, ist aber nicht zulässig. (§ 5 Abs. 1 R.St.G.B.)

---

4) Vergl. Reichstagsdrucks. Nr. 2191, Seite 99, Abs. 4: Nach Ansicht der Reichsregierung nicht zweifellos, da die Bestimmung „während der Reise" infolge polnischen Widerstandes nicht aufgenommen werden konnte. Meiner Meinung ergibt sich die oben vorgetragene Auffassung zweifelsfrei aus dem Sachverhalt, da von Reisenden gesprochen ist, die im Hoheitsgebiet des Durchgangslandes ein Verbrechen begangen haben.

5) Bezgl. Danzig: derselbe Rechtszustand wie in Deutschland (ausgenommen die neuen Abweichungen der St.P.O.), vergl. Europabuch S. 297, Rechtsvgl. Handbuch S. 25, Rumpf in Ostrecht 1927, S. 527.

6) Vgl. Anlage 3. Gesetz vom 1. 8. 1919, Art. 2, Dziennik Ustaw, Nr. 64, Poz. 385), deutsch: Poln. Gesetze und Verordnung, 1920, S. 25, für Oberschles.: Ges. vom 15. 7. 1920, Dziennik Ustaw, Nr. 73, Poz. 497), Europabuch S. 604, 7. b, Rechtsvgl. Handw.buch S. 166, Entscheidungen des Warschauer Obersten Gerichtshofes v. 2. 11. 25 (Ostrecht 1926 S. 655) vom 23. 1. 26. (Ostrecht 1926 S. 659), auch Ostrecht 1925 S. 151.

7) Frank a. a. O. S. 30 II von Lißt a. a. O. S. 126/7.

8) Die St.P.O. in der alten Fassung gilt noch in Polen mit wenigen Abänderungen, die sich aus der poln. Gerichtsverfassung ergeben. Vgl. dazu Europabuch S. 616, Rechtsvergl. Handwörterbuch S. 166, Entscheidung des Warsch. Oberst. Gerichtsh. vom 23. 1. 1926, Ostrecht 1926 S. 659 ff.

9) Frank a. a. O. S. 36/7. β

10) Man beachte aber, daß die Kannvorschrift von § 4 St.G.B. in Verbindung mit der neuen milderen Fassung der §§ 153, 154 St.P.O. noch immer ermöglichen, daß gegen den Deutschen die öffentliche Anklage nicht erhoben wird.

Anders ist die Rechtslage, wenn ein Reisender eine Uebertretung begeht, die im St.G.B. unter Strafe gestellt ist, z. B. groben Unfug verübt. Er kann in Polen nicht festgehalten werden, da es sich um eine Uebertretung handelt. (Art. 6 Abs. 1 P.A.).[11] Es besteht vielleicht die Möglichkeit, vom Reisenden eine Geldsumme zu fordern, die als Sicherheit für die durch die zuständige Behörde festzusetzende Strafe dienen soll.[12] Weigert sich aber der Reisende zu zahlen, so sind die polnischen Polizeiorgane machtlos. Es bleibt ihnen also nur übrig, obgleich die polnische Strafprozeßordnung im § 113 eine vorläufige Festnahme zuläßt, — die Bestimmung wäre, da Art. 6 Abs. 1 als lex specialis (Art. 5 Abs. 2 P.A.) vorgeht, nicht anwendbar — die Personalien des Täters festzustellen.[13] Die Uebertretung aber könnte in Deutschland nur dann bestraft werden, wenn dies durch besondere Gesetze oder Verträge angeordnet ist. (§ 6 St.G.B.) Derartige Verträge sind mit Polen nicht abgeschlossen worden. Es ist außerdem noch zu bedenken, daß selbst, wenn ein solcher Vertrag geschlossen ist, die Strafverfolgungsbehörde nach § 153 St.P.O. berechtigt ist, die Verfolgung zu unterlassen.

Aehnlich liegt es bei Uebertretung der gesundheitspolizeilichen Vorschriften von Eisenbahnpolizeiverordnungen (§§ 77—82 Eisenbahnbau- und Betriebsordnung) und von Polizeiverordnungen, die zur Aufrechterhaltung der Ordnung und öffentlichen Sicherheit erlassen sind. Zu prüfen ist, ob die beiden letztgenannten Vorschriften überhaupt unter „Gesetze“ im Sinne des Art. 5 Abs. 1 P.A. zu rechnen sind. Eine Wortauslegung läßt einen derartigen Schluß nicht zu, weil Verordnungen keine Gesetze sind, und auch der französische Text von „lois“ und danach im Gegensatz dazu von den gesundheitspolizeilichen Vorschriften als „reglements sanitaires“ spricht. Aber dem Sinne nach wird man wohl zu folgendem Ergebnis kommen: „Gesetz“ kann erweitert als jeder objektives Recht schaffender Rechtssatz angesehen werden. Gesetze zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit gibt es, abgesehen vom Strafrecht, wenige. Die meisten Bestimmungen, die dieses Gebiet regeln, sind Polizeiverordnungen. Es sei auch darauf hingewiesen,

11) So auch Reichstagsdrucks. Nr. 2191, Denkschrift S. 99, Abs. 4.

12) Eisenbahnbau- und Betriebs-Ordng. § 75, Abs. 4, vergl. Fritsch a. a. O. S. 259/60.

13) Befugt dazu ist einer der beiden Begleitbeamten (Af.Best. zu Art. 78, Z. 3, Abs. 1, Ziffer 2, Abs. 6). Interessant ist, daß zwischen Zoppot und Marienburg Danziger Zollbeamte den Zug begleiten, (a. a. O. Ziff. 2, Abs. 4). Zwischen Konitz und Marienburg polnische Zollbeamte (a. a. O. ebenda). In dem Zuge Danzig—Königsberg üben also Danziger Beamte zwischen Hohenstein und Dirschau auf polnischem Gebiete, in dem Zuge Schneidemühl—Königsberg polnische Beamte zwischen Dirschau und Marienburg auf Danziger Gebiet Rechte aus, wie sie gewöhnlich nur Beamten des eigenen Landes zukommen. Vergl. über die Danziger Zollbeamten Verzijl a. a. O. S. 369. 2.)

daß das deutsch-polnische Abkommen über den privilegierten Durchgangsverkehr zwischen Polnisch-Oberschlesien und dem übrigen Polen durch Deutsch-Oberschlesien vom 24. Juni 1923 (R.G.Bl. 1923 II. S. 457), das neuer ist, als das P.A. und dieselbe Materie zugunsten Polens regelt, im § 6 schon genauer sagt:

> „Der privilegierte Durchgangsverkehr unterliegt den Gesetzen und Vorschriften des Durchgangslandes über die Aufrechterhaltung der Ordnung und öffentlichen Sicherheit und über die Gesundheits- und Veterinärpolizei.“

„Vorschriften“ im Sinne des § 6 sind unzweifelhaft Polizeiverordnungen. Man geht nicht fehl, den Wortlaut des § 6 als dem Sinne dessen, was Art. 5 Abs. 1 P.A. ausdrücken wollte, entsprechend anzusehen.[14]

Selbst wenn Polen eisenbahnpolizeiliche Bestimmungen erließ, und ihnen festsetzte, daß der Täter bei Uebertretungen sofort eine Geldsumme zu zahlen hätte, könnte bei einer Weigerung des Reisenden seine persönliche Freiheit nicht beschränkt werden, da dies gegen Art. 6 Abs. 1 P.A. verstoßen würde. Auch eine Beschlagnahme des Gepäcks oder von Gepäckteilen könnte nicht angeordnet werden, da durch den Rechtssatz „Personen und ihr Gepäck können frei durchreisen“ klar ausgesprochen ist, daß alle Eingriffe, die diese Durchreisefreiheit irgendwie beschränken, verboten sind. Uebertretungen können also von Polen kraft ausdrücklicher Vorschrift des Art. 6 Abs. 1 P.A. nicht bestraft werden.

Ungeklärt sind die Verhältnisse, wenn ein Reisender gegen die Ordnungsvorschriften, die im Abkommen selbst festgesetzt sind, verstößt. Art. 4 Abs. 3 P.A. verbietet das Hineinnehmen und Herausreichen von Gegenständen aller Art im Durchgangslande, ebenso ist das Aussteigen verboten. Die Fenster dürfen nur während der Fahrt (!!) und auf der Gangseite geöffnet werden, während des Haltens sind also alle Fenster zu schließen.[15] Das Abkommen enthält keine Strafbestimmungen, ebenso finden sich in deutschen Nebengesetzen keine Bestimmungen. Die Vorschriften sind also „leges imperfectae“. Da auch in Polen der Grundsatz „nulla poena sine lege“[16] gilt, so haben sich die polnischen Beamten lediglich darauf zu beschränken, auf den Reisenden dahin einzuwirken, daß er die Vorschriften beachtet.[17]

---

14) Art. 5, Abs. 1, Zusatzabk. ist für die vorgetr. Auffassung jedoch keine Stütze, da er nur von sänitätspolizeilichen Gesetzen und Vorschriften ebenso wir Art. 5, Abs. 1 P.A. spricht.
15) Vergl. amtl. Fahrplan 27/28, R.B.D. Osten S. 29. D.
16) Frank a. a. O. S. 21, I, § 2 St.G.B.
17) Vergl. auch Ausf.Best. zu Art. 78, Ziff. 2, Abs. 6.

Was für das polnische Gebiet gilt, gilt auch für das Gebiet von Danzig, wenn die Züge Lauenburg—Marienburg bezw. Schneidemühl—Marienburg Danziger Gebiet berühren.[18] Bemerkt sei noch, daß alles oben Gesagte auch für Deutschland gilt, wenn polnische Reisende von Warschau nach Danzig durch Westpreußen fahren. Es erscheint doch bedenklich, daß die Rechtslage bei Uebertretungen von „Vorschriften“ im Sinne des Art. 5 Abs. 1 P.A. und der im Abkommen selbst festgesetzten Ordnungsvorschriften so unklar ist. Solange nicht Deutschland die Züge mit seinen Beamten durch Polen begleitet, besteht immer eine Unklarheit.[19]

Wenn Polen dem Reisenden, der nach polnischen Gesetzen ein Verbrechen oder Vergehen begangen hat, im Korridor nicht festhält, sondern ihn an der deutschen Grenze den deutschen Beamten übergibt, ergeben sich neue Fragen. Polen ist vorerst nicht verpflichtet, den Reisenden aus dem Zuge herauszuholen und in Polen zu behalten, da Art. 6 Abs. 1 Satz 2 P.A. als „Kannvorschrift“ anzusehen ist.

Der Reisende hat also im Auslande eine Handlung begangen, die nach den Gesetzen des Ortes, wo sie begangen ist, mit Strafen bedroht ist und nach den Gesetzen des Deutschen Reiches gegenwärtig ebenfalls wegen der noch bestehenden Gleichheit des Strafrechtes als Verbrechen oder Vergehen anzusehen ist. (§ 4 Ziff. 3 StG.B.)[20] Er kann also bestraft werden, der Gerichtsstand gibt sich aus § 9 St.P.O. Die Strafverfolgungsbehörde hat aber über die Strafverfolgung zu entscheiden, da das Opportunitätsprinzip im § 4 St.G.B. aufgestellt ist.[21] Gegenwärtig bietet diese Lage noch keine Schwierigkeiten, da ja Rechtseinheit zwischen Deutschland und Polen besteht. Wenn aber in Deutschland das neue Strafgesetzbuch eingeführt sein wird, werden sich möglicherweise Schwierigkeiten ergeben, und manches, was in Polen als Vergehen gilt, vielleicht nach deutschem Recht nur als Uebertretung angesehen werden. Es werden sich Unzuträglichkeiten für die Reisenden ergeben, hinzu kommt, daß auch in Polen schon Bestrebungen, die auf eine Vereinheitlichung der drei polnischen Strafrechtsgebiete (deutsches,

---

18) Daran ändert nichts, daß die Züge auf polnischem Gebiet durch Danziger Beamte und auf Danziger Gebiet durch polnische Beamte (vergl. Anmerkg. 13, Seite 40 der Arbeit) begleitet werden.

19) Gegen die Begleitung der polnischen Züge in Westpreußen durch polnisches Personal bestehen bei dem gegenüber dem Ostpreußenverkehr verschwindend geringen Verkehr auf der Strecke Warschau—Marienburg—Danzig wohl kaum Bedenken.

20) Frank a. a. O. S. 36.

21) Frank a. a. O. S. 35 II, von Bahr a. a. O. S. 256, Meili Intern. Strafrecht S. 198.

österreichisches und russisches Strafrecht) abzielen, vorhanden sind.[23] Es kann deshalb nur immer wieder gefordert werden, daß die deutschen Gesetze auf die Reisenden Anwendung finden;[23a] mag Deutschland in einem Nebenabkommen loyale Bestrafung von Verstößen, die im Korridor vorgekommen sind, zusichern.[22]

Strafbare Handlungen von den in den privilegierten Zügen mitfahrenden Bahnpostbeamten (Art. 52 P.A.), Packmeistern (Ausf.-Best. zu Art. 28 P.A.), Schlafwagenschaffnern, Wartefrauen und des Speisewagenpersonals unterliegen, da keine Sonderbestimmungen getroffen worden sind, ebenfalls denselben Vorschriften, wie sie für die Reisenden gelten und aus Art. 5 Abs. 1 und Art. 6 P.A. oben abgeleitet worden sind.

Im gewöhnlichen Durchgangsverkehr — zu Wasser, in nicht geschlossenen Zügen, Kraftwagen oder Krafträdern[24] — gilt Art. 5 Abs. 1 ohne die Beschränkung des Art. 6 Abs. 1 P.A. Es können somit auch Uebertretungen von Strafgesetzen und polizeilichen Vorschriften mit Erfolg geahndet werden. Es sei hierbei kurz auf die Kraftfahrer hingewiesen, für die doch unzweifelhaft die polnischen Verkehrsvorschriften, die die öffentliche Ordnung sicherstellen wollen, Geltung haben müssen. Man kann doch unmöglich annehmen, daß die Kraftfahrer über die im Kapitel VI P.A. hinsichtlich der Verkehrsvorschriften nichts Besonderes gesagt ist, deshalb, weil der grundlegende Art. 5 nur von „Gesetzen" spricht, nicht den Verkehrsvorschriften unterworfen sein soll. Wer das leugnet, konstruiert künstlich ohne Sinn für praktische Lebensvorgänge ein im Zeitalter des Schnellverkehrs eigenartig wirkendes Rechtsgebilde. Aus den vorgenannten Vernunftsgründen ergibt sich schon mit Sicherheit, daß, wie schon oben ausgeführt, unter „Gesetz" im Sinne des Art. 5 Abs. 1 P.A. jeder objektives Recht schaffende Rechtssatz verstanden werden muß. Der Unterschied ist nur der, daß Polen wegen der Bestimmung des Art. 6 Abs. 1 im privilegierten Verkehr die Reisenden nicht wegen eines Verstoßes gegen die dortgenannten Vorschriften bestrafen kann. Im gewöhnlichen Verkehr besteht das Recht, deutsche Kraftfahrer wegen Uebertretungen der polnischen Verkehrsvorschriften auch zu bestrafen.[25]

---

22) Vergl. Zusatzabkommen Art. 14, Abs. 7, Zweites Oberschles. Abk. Art. 27.

23) Eine Kodifikationskommission ist für diese Zwecke schon 1925 eingesetzt, vergl. Ostrecht 1926, S. 343).

23a) Ebenso mag Deutschland die Anwendung der polnischen Gesetze für den polnischen Verkehr Warschau—Danzig durch Westpreußen zugestehen. Bei der Geringfähigkeit dieses Verkehrs -- Polen hat die Bahn auf dem linken Weichselufer (Thorn—Bromberg—Dirschau—Danzig) — ist dieses Zugeständnis für Deutschland kein großes Opfer.

24) Vergl. Reichstagsdrucks. Nr. 2191, Denkschrift S. 100, Abs. 4 Mitte.

25) Vergl. z. B. St. P O. §§ 113, 117, 119 u. 163 über das Verfahren.

Das gleiche gilt für Schiffer, die die wasserpolizeilichen Bestimmungen[26] übertreten. Daß auch diese Bestimmungen gelten, ergibt sich aus den Verhältnissen. Zum Beweise sei noch angeführt, daß dort, wo es sich um Vorschriften handelt, die nicht zur Aufrechterhatlung der öffentlichen Sicherheit dienen, z. B. bei Treidelwagen, deren Betreten bekanntlich Unbefugten verboten ist, daß auch die für sie bestehenden „Polizeivorschriften" zu beachten sind. Wir sehen also, daß die deutschen Staatsbürger in mannigfaltiger Weise mit den polnischen Strafvorschriften in Konflikt kommen können und wirksam, soweit es sich um den gewöhnlichen Durchgangsverkehr handelt, nach ihnen bestraft werden können.

Für Militärpersonen, die einzeln oder in ganzen Zügen durch den Korridor fahren, sind ebenfalls die geltenden Rechtsgrundsätze aufzuzeigen.

Einzelreisende Militärpersonen in deutschen Militäruniformen dürfen nur in den für den privilegierten Verkehr vorgesehenen Zügen fahren. (Art. 44 Abs. 2 P.A.) Sie unterliegen, da keine Sonderbestimmungen im Abkommen getroffen sind, den allgemeinen Bestimmungen für Reisende im privilegierten Verkehr. Art. 5 und 6 Abs. 1 P.A. sind also auf sie anwendbar.[27]

Verwickelter ist es, wenn dagegen Soldaten, die im Sammeltransport durch Polen fahren, strafbare Handlungen begehen. Bei Widersätzlichkeiten, die auf dem Disziplinarwege zu ahnden sind, tritt nicht etwa polnisches Disziplinarrecht ein.[28]

Zur Aufrechterhaltung der inneren Ordnung ist nach Art. 44 § 9 P.A. ein deutsches bewaffnetes Kommando, bestehend aus einem Offizier und bis zu 10 Mann jeweils zu bilden. Da der Transportführer für die Manneszucht seiner Soldaten und dafür verantwortlich ist, daß seine Anordnungen von seinen Leuten befolgt werden, (Ausf.Best. zu Art. 44, zu § 9 Abs. 6.) muß er Befehlsgewalt über sie haben. Diese Befehlsgewalt hat nur dann ihren rechtlichen Bestand, wenn er bei seinen Leuten im Rahmen der ihm nach deutschen Gesetzen gegebenen Zuständigkeit und mit den gesetzlichen Mitteln auch durchgreifen kann. Das Ordnungskommando ist dann einzusetzen, wenn nach deutschen Rechtsbegriffen die Ordnung gestört ist.

---

26) Wasserpolizeiverordnung: § 342, besonders § 348 des Pr. Wassergesetzes vom 7. 4. 1913 (G.S. S. 53).

27) Vergl. Art. 49, Abs. 1 P.A. Schlußprotokoll VI. B. d. Zusatzabkommens vom 26. 3. 1927.

28) Verordnung des poln. Staatspräsidenten vom 27. 8. 1925; übersetzt in der deutsch. Sammlung 1925, Seite 304.

Bei militärischen Verbrechen oder Vergehen, z. B. bei Vergehen gegen die Pflichten der militärischen Unterordnung (§ 89 ff. R.M.St.G.B.),[29] bei Mißbrauch der Dienstgewalt (§ 114 a. a. O.), hat die obengenannte Wache ebenfalls einzuschreiten und kann sogar im Falle dringender Gefahr — etwa bei Meuterei (§ 103 a. a. O.) — von der Waffe Gebrauch machen. Die Bestrafung derartiger Handlungen kann ebenfalls nur nach deutschem Recht erfolgen, wozu § 7 R.M.St.G.B. eine ausreichende Handhabe bietet.[30] Abgesehen davon sei noch darauf hingewiesen, daß auch das polnische Militärstrafrecht[31] sich nur auf Personen, die der polnischen Armee oder Marine angehören, erstreckt und ähnlich wie das deutsche M.St.G.B. nur in Kriegszeiten (§ 155 ff.) auch andere Personen den Militärgesetzen unterwirft. Es will also garnicht andere Soldaten in Friedenszeiten seinen Bestimmungen unterwerfen. Es ist ein Sondergesetzbuch, das für einen verhältnismäßig kleinen Personenkreis bestimmt ist. Es dient der Aufrechterhaltung der Ordnung im Heere, nicht der Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung. Das polnische M.St.G.B. fällt also garnicht unter die im Art. 5 Abs. 1 P.A. genannten Gesetze.

Art. 5 Abs. 1 P.A. gilt aber insofern gemäß Art. 49 Abs. 1 P.A. für den Militärdurchgangsverkehr, als Soldaten, die ein gemeines Verbrechen oder Vergehen begangen haben, von den Polen zurückgehalten werden können. Es wird jedoch praktisch so vor sich gehen, daß das polnische Begleitpersonal, das sich gemäß Art. 5 Abs. 3 der Ausf.-Best. zu Art. 44 jedes unmittelbaren Eingriffs gegenüber den Mitreisenden zu enthalten hat, sich an seinen Führer wendet, der dem deutschen Transportführer den Vorfall mitteilen wird. Der Transportführer wird dann die Bestrafung des Soldaten in Deutschland veranlassen. (§ 3 M.St.G.B. u. § 4 Abs. 3 R.St.G.B.)

Erwähnt sei noch, das bei Uebertretungen der für den Korridorverkehr erlassenen allgemeinen Vorschriften, die ja keine Strafbestimmungen enthalten, keine Bestrafung erfolgen kann. Ebenso liegt es, wenn Soldaten gegen die Vorschriften, die in Ziff. 4 der Ausf.Best. zu Art. 45 für sie besonders aufgestellt sind, verstoßen. Ziff. 4 bestimmt aber auch, daß die speziellen Verwaltungsmaßregeln allen Mitreisenden vor der Reise einzuschärfen sind.

---

29) Neu veröffentlicht R.G.Bl. 1926. I. S. 275 ff.

30) § 7 bestimmt: Strafbare Handlungen, die von Militärpersonen im Ausland, während sie sich dort in dienstlicher Stellung befinden, begangen sind, sind ebenso zu bestrafen, als wenn diese Handlung von ihnen im Reichsgebiete begangen wäre. Vergl. auch Meili Intern. Strafr. S. 334.

31) Gesetz vom 10. 5. 1920, Dziennik Ustaw, Nr. 39, Poz. 230.

Man wird das „Einschärfen" der Bestimmungen zweckmäßig in die Form eines Befehles kleiden. Es ist sodann möglich, die Schuldigen, wie es Abs. 3, 2. Satz der Ausf.Best. zu § 9 von Art. 44 bestimmt, im Heimatlande wegen Nichtbeachtung eines militärischen Befehles zu bestrafen.

Ebenso liegt es, wenn die allgemeinen Vorschriften (Art. 4, Abs. 3 u. Ausf.Best. zu Art. 78, Ziffer 2 Abs. 8 P.A.) durch einen militärischen Befehl bekannt gemacht werden. Daß die vorgetragene Auffassung richtig ist, ergibt sich aus den Ausf.Best. zu § 9 des Art. 44 Abs. 4 P.A. (S. 1133 R.G.Bl.) Aus dem Verzicht auf jegliche Disziplinarmaßnahme und daraus, daß der Militärdurchgangsverkehr nach den Bestimmungen des P.A. mit der Bevölkerung überhaupt nicht in Berührung kommt, sondern sich völlig abgesondert vollzieht, kann mit Recht der Grundsatz aufgestellt werden, daß mit Hinblick auf die Verwickelungen, die sich bei Verhaftung deutscher Soldaten durch polnische Beamte ergeben würden[32], Polen grundsätzlich mit den Vorkommnissen die sich in den Militärzügen ereignen, nichts zu tun haben will.[33]

## § 10.

Wenn im Korridorzuge Reisende miteinander ein Rechtsgeschäft eingehen, erhebt sich die Frage nach welchem Recht das Rechtsgeschäft zu beurteilen ist.

In der Theorie besteht Streit darüber, welches Recht dann Anwendung finden soll. Das Recht des Wohnsitzes oder des Heimatstaates der beteiligten Personen soll nach der Meinung der einen Anwendung finden,[1] andere wieder stellen den Satz auf, daß jedes Rechtsgeschäft nach den Gesetzen desjenigen Ortes zu beurteilen sei,[2] an welchem es entstanden sei. Pfeiffer fordert, daß das Recht des urteilenden Richters, sowie er es handzuhaben pflegt, auf den Fall angewandt werden soll.[3] Demgegenüber hat Wächter[3a] folgende

---

32) Reichstagsdrucks. Nr. 2191, S. 105, Ziff. 2, Abs. 2.

33) Für polnische Militärzüge durch Westpreußen gilt dasselbe.

1) Personalstatut: Eichhorn a. a. O. S. 99, Maurenbrecher a. a. O. S. 144 etwas modifiziert.

2) Realstatut: Scheffner a. a. O. S. 40. „locus regit actum". anerkannt: Lausanner Tagung des Instituts de Droit intern. vom 24. 8. bis 2. 9. 1927, Vossische Ztg. Recht und Leben Nr. 40, Bericht über die Lausanner Tagung auch „Friedenswarte", Heft 10, S. 299.

3) Lex fori: Pfeiffer a. a. O., Seite 35 ff.

3a) von Wächter im Archiv f. zivilistische Praxis, Bd. 24, S. 230—311, Bd. 25, S. 1—60, 161—200, 360—469.

Theorie aufgestellt: Der Richter, der den Rechtsstreit entscheidet, ist unbedingt an die Gesetze seines Gebietes gebunden. Es können diese Gesetze selbst nach Sinn und Geist die Beurteilung von sich abweisen und einem bestimmten ausländischen Gesetze zuwenden.[4] Im Zweifel hat der Richter die lex fori anzuwenden.[5]

Der Theorie Wächters ist man in Deutschland insofern gefolgt, als im E.G. z. B.G.B. Art. 7—31,[6] in denen internationale Privatrechtsverhältnisse behandelt werden, zum Ausdruck gebracht worden ist, daß für den Rechtsschutz im Inland grundsätzlich die deutschen Gesetze und die in ihnen aufgestellten Rechtssätze f. intern. Privatrecht zu gelten haben.[7] Nur soweit als auf ausländisches Recht verwiesen ist, sind ausländische Rechtsnormen anzuwenden.[8] Die Frage wird also dann praktisch, wenn jemand auf Grund eines im polnischen Korridor vorgenommenen Rechtsgeschäfte in Deutschland sein Recht sucht.[9]

Voraussetzung für eine Anwendung ausländischen Rechts auf Grund einer Verweisung in E.G. muß aber sein, daß Personen, die sich im Auslande befinden, auch tatsächlich den ausländischen Gesetzen unterstehen. Macht der ausländische Staat von dem allgemein geltenden Grundsatze, daß alle Personen oder Sachen, die sich in seinem Gebiete befinden, und deshalb seinen Gesetzen unterworfen sind, in einem rechsgültigen Staatsvertrage Ausnahmen, so kann er diese Personen seinen Privatrechtssätzen nicht unterwerfen. Dies ist durch Art. 5 Abs. 1 P.A. geschehen. Art. 5 bezieht sich nur auf Rechtssätze, die der Aufrechterhaltung der öfftl. Ordnung und Sicherheit dienen. Da also nach dem klaren Wortlaut des P.A. der polnische Staat die von ihm im Durchgangsverkehr beförderten Reisenden garnicht unter seine Privatrechtssätze stellen will, so gelten für alle Rechtsvorgänge privatrechtlicher Natur die sich in geschlossenen Zügen unter den deutschen Reisenden abspielen, die deutschen Gesetze.[10] Man kann unmöglich annehmen, daß überhaupt kein Gesetz gilt, vielmehr muß es in privatrechtlicher Hinsicht so angesehen werden, als wenn sich die Rechtshandlungen auf deutschem Boden abgespielt hätten.

---

4) So auch von Bar a. a. O., Seite 15.
5) Zustimmend: Thöl a. a. O. S. 170—190.
6) Neumeyer Intern. Privatr., S. 70, Frankenstein a. a. O., S, 300.
7) Neumeyer a. a. O., S. 11, § 12.
8) Neumeyer a. a. O., S. 90.
9) §§ 12, 38 Z.P.O., Deutsch-polnisches Rechtshilfeabkommen vom 5. März 1924, R.G.Bl. II., S. 139. Art. 1.
10) Zustimmend f. solche Fälle von Bar, S. 20. 4.

Es gilt also das deutsche B.G.B. die Grundsätze des H.G.B.,[11] der Wechselordnung,[12] des Scheckgesetzes,[13] und des Urheberrechts.[14]

Ebenso gilt, wie aus Art. 5 Abs. 1 P.A. folgt, für die polnischen Reisenden in Westpreußen, polnisches bezw. Danziger Recht.[15]

Wenn man sich das Ergebnis überlegt, so wird man finden, daß es auch bei Betrachtungen der Lebensvorgänge völlig haltbar ist. Es besteht kein Anlaß, Personen, die von Deutschland kommen und wieder nach Deutschland fahren, die völlig unter sich bleiben und mit der polnischen Bevölkerung garnicht in Berührung kommen, polnischen Privatrechtssätzen zu unterwerfen. Das hat man wohl bei den Verhandlungen in Paris eingesehen und deshalb den Art. 5 P.A. so abgefaßt, wie er Gesetz geworden ist.

Selbst dann, wenn man der Auffassung ist, daß Art. 5 P.A. die Auslegung, wie sie oben gemacht worden ist, nicht zulasse, die Reisenden vielmehr polnischen Gesetzen unterworfen sind, so erhält man doch bei Betrachtung des neuen polnischen Gesetzes über das für intern. Privatrechtsverhältnisse geltende Recht vom 2. August 1926 Dziennik Ustaw 1926 Nr. 101 poz. 581 (deutsche Uebersetzung Samml. S. 338 Nr. 22)[16] dasselbe Ergebnis. Oberster Grundsatz ist, daß jeder Mensch seinem Heimatsrecht untersteht, (Art. 1), jede Sache der lex rei sitae (Art. 6). Art. 7 läßt es den Parteien frei, ob sie ein Schuldverhältnis dem Rechte des Heimatlandes, des Wohnsitzes, des Ortes der Errichtung des Rechtsgeschäftes, dem Rechte des Erfüllungsortes oder dem Rechte des Ortes der belegenen Sache unterwerfen wollen. Man wird für Reisende in Korridorzügen eine stillschweigende Vereinbarung dahin annehmen dürfen, daß Heimatrecht gelten soll, da niemand auf den Gedanken kommt, daß polnisches Recht Gültigkeit haben könnte.[17]

Selbst dann, wenn man diese Vereinbarung leugnet, hilft Art. 8 des genannten Gesetzes. Er bestimmt in Ziffer 1—7, daß, falls die Parteien das anzuwendende Recht nicht bezeichnet haben,

---

11) In Polen auch noch so geltend, Handwörterbuch, S. 166 b.

12) W. O. neu: Verordnung des Staatspräs. vom 14. 11. 24 Dziennik Ustaw, Nr. 100, Poz. 926.

13) neu: Verordnung des Staatspräs. vom 14. 11. 24 Dziennik Ustaw, Nr. 100, poz. 927; Handwörterbuch S. 168 d, Europabuch S. 604,7.

14) In Polen neu: Gesetz vom 29. 3. 1926, Dziennik Ustaw 1926 poz. 286. (Ostrecht 1926 S. 809).

15) Dem deutschen Recht mit geringen Abweichungen gleich, vergl. Handwörterbuch, S. 26 III, vergl. Loening i. „Blätt. f. intern. Privatrecht" 1. Jahrg., Nr. 5, S. 108 ff.: „Die Entwickelung in der Freien Stadt Danzig".

16) Abgedruckt und übersetzt: Ostrecht 1926, S. 1090, besprochen ebenda s. 1086 ff., siehe Anlage 4.

17) Walker a. a. O. S. 341, 343 ü. freiw. Unterwerfung unter ausl. Recht.

auf Verträge, die auf öffentlichen Märkten abgeschlossen werden, das dort geltende Recht, auf Verträge, die im Kleinhandel geschlossen werden, das Recht des Ortes, an dem sich der Sitz des Verkäufers befindet u. a. m. anzuwenden ist. Da im Korridor nur selten die in Art. 8, Ziff. 1—7 genannten Verträge geschlossen werden dürften, ist, sofern es sich um andere Verträge als die im Art. 8 genannten Verträge handelt, das Recht des Staates anzuwenden, in dem beide Parteien z. Zt. des Vertragsschlusses ihren Wohnsitz haben.[18] Wohnen die Parteien in verschiedenen Staaten, so sind noch besondere Bestimmungen getroffen, (vergl. Art. 9 des Gesetzes). Wir erhalten also das Ergebnis, daß die Reisenden in den Durchgangszügen weder bei Auslegung des Art. 5 Abs. 1 P.A. noch bei Anwendung des polnischen Gesetzes über die intern. Privatrechtsverhältnisse dem polnischen Rechte unterliegen. Es gilt also für sie zweifellos das deutsche bürgerliche Recht.

Nur dann, wenn der Reisende in irgendeine Rechtsbeziehung zur polnischen Eisenbahnverwaltung kommt, ist die Rechtslage den Umständen entsprechend anders.

Bei Unfällen im Eisenbahnbetriebe sind die Gesetze, Verordnungen und Bestimmungen maßgebend, die für die Eisenbahn dort Geltung haben, wo sich der Unfall ereignet hat. (Art. 36 § 1 P.A.) In den folgenden 9 Paragraphen wird die Haftung für Unfälle dann im einzelnen spezialisiert. Jede der Vertragsschließenden Parteien haftet für ihre Angestellte (§ 2). Wenn die Schäden durch den schlechten Zustand von Bahnhöfen, Strecken oder Lokomotiven entstanden sind, haftet die Bahnverwaltung, der die Unterhaltung obliegt. (§ 4.)

Wichtig ist ferner § 8, nachdem die betriebsführende Verwaltung[19] unbeschadet der bestehenden Rückgriffsrechte den Verletzten für Personen und Sachenschaden (Art. 38) haftet.

Bei Streitigkeiten zwischen den Eisenbahnverwaltungen entscheidet das in Art. 11 P.A. eingesetzte Schiedsgericht.

Auch hierbei ist die Rechtslage der Reisenden schlecht. Der Reisende, der durch einen Unfall im Eisenbahnbetriebe im Korridor zu schaden kommt, ist gezwungen, vor einem polnischen Gericht die polnische Eisenbahnverwaltung zu verklagen. Leider hat sich schon einmal diese schlechte Rechtslage in ihrer ganzen traurigen Auswirkung gezeigt.

18) Vergl. Art. 9 Ziff. 3 und 4 des poln. Gesetzes. (Anlage 4.)

19) Diejenige, der die Verwaltung und Unterhaltung der Strecke, die Leitung des Fahrdienstes, die Regelung des Signalwesens obliegt, R.Drucksache Nr. 2191, Denkschr. S. 104, Abs. 2 a. E.

Als in der Nacht zum 1. Mai 1925 der Nachtschnellzug Königsberg=Berlin bei Stargard in Pommerellen[20] entgleiste, wobei mehrere Personen tödlich verunglückten und viele andere verletzt wurden, weigerte sich die deutsche Reichsbahngesellschaft, auf § 1 des Art. 36 P.A. fußend, irgendwelchen Schadensersatz zu leisten. Die polnische Eisenbahnverwaltung lehnte jede Haftpflicht ab, indem sie mit Hinblick § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes[21] vom 7. Juni 1871 (R.G.Bl. 1871 S. 207 ff.) erklärte, daß eine Haft=pflicht nicht in Frage käme, weil höhere Gewalt vorläge. Auf zwei Noten der deutschen Gesandtschaft in Warschau an die polnische Re=gierung vom 5. August 1926 und 5. Februar 1927 erging am 31. März 1927 die Antwort, daß die polnische Eisenbahnverwaltung eine Haftpflicht nach wie vor nicht anerkenne.[22] Wegen § 852 B.G.B. haben nunmehr eine Anzahl der Geschädigten bei den polnischen Gerichten schleunigst Klage erhoben.

Es ist tief bedauerlich, das die Lage der Reisenden im polni=schen Korridor, die, wie wir gesehen haben, schon allen möglichen Beschränkungen und Unbequemlichkeiten ausgesetzt sind, auch in dieser Beziehung so schlecht ist. Man sollte meinen, daß es Pflicht der Reichsbahn wäre, eine Bestimmung in die Eisenbahnverkehrs=ordnung[23] oder in ein besonderes Gesetz aufzunehmen, nach der die Reichsbahngesellschaft, ähnlich wie es im Art. 60 P.A. für die Post[24] bestimmt ist,[25] unbeschadet der endgültigen Feststellung des Sachverhaltes durch das Schiedsgericht (§ 9 Art. 36 P.A.) oder der polnischen Gerichte, die Haftung für alle im Korridor in deutschen Wagen sich ereignenden Unfälle übernehme.[26] Sie wird dann zweck=mäßig ihre Aktivlegitimation zur Führung etwaiger Prozesse vor den polnischen Gerichten durch eine von allen Geschädigten unter=zeichnete Gesamtvollmacht nachweisen.

Im Stargarder Fall lag die Zuständigkeitsfrage verhältnis=mäßig einfach, wenn ein Unglück etwa auf Danziger Gebiet ge=schehen sollte, müßte die dort betriebführende polnische Verwaltung[27]

---

20) Vergl. Fürst a. a. O. S. 129, 130.

21) Vergl. Reichstagsdr. Nr. 2191, Denkschrift S. 104, Abs. 2 a. E.

22) Berl. Lokalanzeiger vom 20. April 1927.

23) E.V.O. § 84 Haftung für Güter (R.G.Bl. 1909, S. 93 ff.)

24) Grund für die unmittelbare Haftung der Post: Reichtstagsdrucksache Nr. 2191, S. 106.3. Abs. 3.

25) Vergl. auch Art. 24, Abs. 7, Satz 2, Zusatzabk.

26) Vergl. das Referat von Strupp über Haftung der Staaten für Schäden die fremde Staatsangehörige auf ihrem Gebiete erlitten haben auf der Dresdener Tagung der deutschen Gesellschaft für Völkerrecht im Juni 1927; von Striesower über dasselbe Thema auf der Lausanner Tagung des Instituts de Droit intern. vom 24. 8. — 2. 9. 1927. (Voss. Zeitg. Recht und Leben, Nr. 40 vom 6. 10. 1927.)

27) Vergl. Art. 104, Ziff. 3 V.F.V.

in Danzig verklagt werden.[28] Es würde dann eine Menge von rechtlichen Einwänden über die zwischenstaatliche Zuständigkeit und andere Schwierigkeiten (Vollstreckung des Urteils) auftauchen.

Besser ist es, wenn bei Unfällen oder durch sonstige Vorgänge Gepäck oder Expreßgut verloren gegangen, beschädigt oder vermindert worden ist. Die Entschädigungen für Verlust, Minderung, Beschädigungen des Gepäcks oder Ueberschreitungen der Lieferfrist werden von der Versand- oder Endbahn, je nachdem, ob bei der einen, oder der anderen Bahn der Enschädigungsantrag angebracht worden ist, geregelt. (Ausf.Best. 1 Abs. 2 zu Art. 38, Art. 38 und 36 P.A.) Dem Verfügungsberechtigten gegenüber sind die inneren Bestimmungen der Versandbahn anzuwenden. Wenn also die deutsche Reichsbahn Gepäck durch den Korridor sendet, haftet sie als Versandbahn unmittelbar dem Geschädigten nach deutschen Rechtsgrundsätzen. Ebenso regelt die deutsche Bahnverwaltung Ansprüche, die die Erstattung von Fahrgeld zum Gegenstande haben, unmittelbar. Der Ausgleich erfolgt in beiden Fällen zwischen den Bahnverwaltungen nach den in Ziff. 3 Abs. 1—4 der Ausf.Best. zu Art. 38 P.A. festgesetzten Grundsätzen.

Der Güterverkehr unterliegt dem Berner intern. Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. 10. 1890 (Art. 38 Abs. 4 P.A. Ausf.Best. zu Art. 38 Ziff. 4),[29] dessen Bestimmungen im P.A. etwas abgeändert sind. Auf Einzelheiten kann nicht eingegangen werden, da sie den Rahmen der Arbeit übersteigen würden.[30]

Für Postsendungen, die in deutschen von deutschen Postpersonal begleiteten Wagen befördert werden, ist dagegen grundsätzlich die deutsche Postverwaltung verantwortlich,[31] soweit nicht ein Verschulden der polnischen Eisenbahnverwaltung vorliegt.[32] Derjenige, der also Postsendungen aufgegeben hat, kann sich bei Beschädigung oder Verlust der Sachen an die deutsche Postverwaltung halten.[33]

Wir sehen also, daß für die durch Polen beförderten Sachen durch die Bestimmungen des P.A. besser gesorgt ist, als für Personen.

Das P.A. stellt also dann Sonderbestimmungen auf, wenn Reisende mit den polnischen Behörden in irgendwelche Rechtsbeziehungen kommen.

---

28) Die polnische Eisenbahnverwaltung unterliegt innerhalb des Freistaates Danzig der Danziger Gerichtshoheit. Ostrecht 1926, S. 370. Darüber Entscheidungen des Danziger Oberkommissars ebenda S. 371, (ebenso Entsch. des Danziger Obergerichts vom 21. 11. 1925. Ostrecht, S. 439.)

29) Reichstagsdr. Nr. 2191. Denkschrift S. 104, Abs. 3.

30) Dienstgutsendungen: Ausf.Best. zu Art. 38. 12. Abs. 4.

31) Reichstagsdr. a. a. O., S. 106 unten.

32) Art. 60 P.A., Reichstagsdr. a. a. O. S. 106/07.

33) Rückgriffsrechte der Verwaltungen untereinander: Art. 60, Abs. 3 ff. P.A.

Wenn nun im gewöhnlichen Durchgangsverkehr Schiffer oder Kraftfahrer in Polen Verträge mit polnischen Staatsangehörigen schließen, z. B. aus irgendwelchen Gründen übernachten, Benzin auffüllen oder Mahlzeiten einnehmen müssen, so ist die Rechtslage neu zu prüfen. Die deutschen Gesetze sagen, von den dürftigen Vorschriften des Art. 11 E.G.z.B.G.B. abgesehen, nichts über obligatorische Verträge, die von einem Deutschen mit Ausländern im Auslande abgeschlossen werden

Man wird nicht fehl gehen, wenn man wegen an der Grenze stattfindenden Zollrevision annimmt,[34] daß in Polen regelmäßig nur solche Verträge geschlossen werden, bei denen das, was für die Hingabe des Geldes erlangt worden ist, auf der Stelle verbraucht wird. Es kann sich also nur um Verträge handeln, die irgendeinen wirtschaftlichen Erfolg bezwecken.

Für derartige Verträge hat die deutsche Wissenschaft im Hinblick auf Entwurf I und II zum E.G. z. B.G.B.[35] herausgearbeitet, daß bei ihnen vernünftiger Weise das Recht anzuwenden sei, das dort, wo der wirtschaftliche Vorgang sich vollzieht, gilt,[36] es sei denn, daß der Wille der Parteien etwas anderes bestimmt.[37] Da die genannten Verträge in Polen lokalisiert sind, ist deshalb polnisches Recht anzuwenden, wofern nicht die Parteien etwas anderes ausbedungen haben. Das polnische Gesetz für das intern. Privatrecht, das Rechtshandlungen von ausländischen Staatsangehörigen in Polen regelt, findet somit Anwendung. Es besagt, wie schon oben ausgeführt worden ist, daß die Parteien das Recht vereinbaren können, nach dem ihr Schuldverhältnis beurteilt werden soll. (Art. 7 und 8 d. Gesetzes). Es bleibt also dem Deutschen unbenommen, seine Rechtsbeziehung zu dem polnischen Vertragsgegner deutschen Rechtssätzen zu unterwerfen. Da der Deutsche mit einem polnischen Staatsbürger, und nicht, wie es im privilegierten Zuge der Fall ist, mit seinen Landsleuten in Berührung kommt, wird vielleicht irgendeine Vereinbarung erfolgen. Wenn das nicht der Fall ist, so helfen die Bestimmungen des Art. 8 und notfalls 9 des polnischen Gesetzes.

Es ist also für Ansprüche aus Vertrag, die je nach der Lage des Falles vor polnischen oder deutschen Gerichten verfolgt werden, polnisches Recht zugrunde zu legen.[38]

---

34) Für Kraftwagen: Art. 94 P.A.; für Wasserfahrzeuge Art. 87 ff. P.A.

35) Staudinger a. a. O. S. 26 c. S. 54,1 , S. 56 β.

36) Staudinger a. a. O. S. 56,3. b , Neumeyer. Intern. Privatrecht S. 28, Abs. 2.

37) Neumeyer a. a. O. S. 28, Abs. 1 oben, vergl. auch Anmerkung 36 bei Staudinger umfangreiche Literatur angegeben.

38) Vergl. Art. 1 des deutsch-poln. Vertrages über den Rechtsverkehr. Gesetz vom 19. 3. 25 Reichsgesetz Bl. II 139 ff. („Gleiche Behandlung der beiderseitigen Staatsangehörigkeit in bürgerlichen Angelegenheiten hinsichtlich des gerichtlichen Schutzes ihrer Person und Eigentums.")

Bei Ansprüchen, die vor deutschen Gerichten verfolgt werden, und die auf unerlaubter Handlung beruhen, die in den Zügen oder Zugteilen des privilegierten Verkehrs begangen worden sind, ist die Rechtslage besonders zu prüfen.[39]

Ist die unerlaubte Handlung an einem Mitreisenden begangen, so können dabei Schutzgesetze, die den Schutz eines Anderen betreffen, verletzt sein. Solche Schutzgesetze dienen regelmäßig der Aufrechterhaltung der Sicherheit der Allgemeinheit und damit auch des Einzelnen. Art. 5 Abs. 5 Abs. 1 P.A. findet also Anwendung. Die Reisenden sind dem polnischen Rechte unterworfen.[40] Art. 11 Abs. 1 des polnischen Gesetzes für das intern. Privatrecht bestimmt, daß Verpflichtungen aus strafbaren Handlungen und anderen Ereignissen dem Recht desjenigen Staates unterliegen, in dem sich die die Verpflichtung begründende Tatsache ereignet hat. Abs. 2 bestimmt: „Dasselbe Recht entscheidet darüber, ob eine in ihrer persönlichen Fähigkeit beschränkte Person für den verursachten Schaden haftet."

Es müßte also in jedem Falle geprüft werden, ob die auf polnischem Boden vorgenommene Handlung im Sinne des polnischen Rechtes sich als unerlaubte Handlung darstellt.[41] Art. 12 E.G. Z.G. B.G.B. gibt jedoch für die deutsche Rechtsprechung die Einschränkung, daß gegen einen Deutschen nicht weitergehende Ansprüche geltend gemacht werden können, als nach den deutschen Gesetzen begründet sind.

Gewährt das neue polnische Zivilrecht[42] also beispielsweise auch in anderen Fällen, als den in § 847 B.G.B. genannten, für den Schaden, der nicht Vermögensschaden ist, eine billige Entschädigung, so kann sie vom deutschen Gericht dem Verletzten nicht zugesprochen werden.[43]

Werden Ansprüche aus unerlaubter Handlung vor einem polnischen Gericht geltend gemacht, so ist Art. 12 E.G. z. B.G.B. nicht anzuwenden. Die Rechtsgrundlage für die Beurteilung der Ansprüche ist Art. 11 des polnischen Gesetzes über internationales Privatrecht. Art. 36 des Gesetzes ändert nichts daran, da für die oben genannten Ansprüche ausdrücklich das Recht des Tatorts für anwendbar erklärt worden ist.

---

39) §§ 12., 13 Z.P.O. über das Verfahren.

40) Walker a. a. O. S. 440, Frankenstein S. 202. (lex loci delicti commissi).

41) Neumeyer a. a. O. S. 31 § 35, von Bahr a. a. O. S. 123, Walker a. a. O. S. 440, 449.

42) Vergl. Ostrecht 1926 S. 342.

43) Auf den Streit, ob im Art. 12 E.Gz. B.G.B. nur Uebereinstimmung des ausländischen Gesetzes mit dem deutschen Gesetze hinsichtlich des Maßes der Verpflichtung des Schuldners gefordert wird (enge Auslegung), oder ob der gesamte Tatbestand übereinstimmen muß, (weite Auslegung), kann hier nicht eingegangen werden. Vergl. dazu Walker a. a. O. S. 452, Zitelmann a. a. O. II S. 505.

Da somit unerlaubte Handlungen, die in Zügen des privilegierten Verkehrs begangen worden sind, nach polnischem Recht zu beurteilen sind, kann man folgern, daß für gleiche Fälle, die sich im gewöhnlichen Durchgangsverkehr ereignen, die Rechtslage ebenso ist. Ob man dieses Ergebnis aus Art. 5 Abs. 1 P.A. oder aus dem wissenschaftlich herausgearbeiteten Rechtsgrundsatz, daß bei Ansprüchen aus unerlaubter Handlung das Recht des Tatortes maßgebend ist, ableitet, bleibt sich gleich. Das Ergebnis ist vollauf gerechtfertigt, wenn man bedenkt, daß im gewöhnlichen Durchgangsverkehr ein Zusammenstoß mit Rechtsgütern von polnischen Staatsbürgern stattfindet. (Schiffszusammenstöße im Wasserdurchgangsverkehr, Unfälle von Kraftwagen und Krafträdern, sonstige Zusammenstöße mit der polnischen Bevölkerung u. dergl. m.)

## § 11.

Zur Vervollständigung des behandelten Gebietes ist noch das Zusatzabkommen vom 26. März 1927 (R.G.Bl. II. S. 327 ff.) zu behandeln. (Z. A. abgekürzt.)

Es mußte geschlossen werden, weil Polen den Standpunkt vertrat, daß Reisende mit internationalen Fahrtausweisen nicht durchfahren dürfen. Das P.A. betrifft nach polnischer Ansicht nur den Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem Reich und zurück (Binnenverkehr),[1] nach deutscher Auffassung umfaßt das P.A. jedoch auch den intern. Durchgangsverkehr z. B. Riga—Paris.

Es ist zur „Erleichterung" des intern. Eisenbahnverkehrs auf der Strecke Marienburg—Konitz—Schneidemühl[2] geschlossen worden. Durch ein Luxuszugpaar, das einmal in der Woche verkehren soll, und durch ein jetzt schon täglich gefahrenes Schnellzugpaar[3] soll es ermöglicht werden, daß Reisende in Dirschau oder Konitz ein- und aussteigen können.[4] Zur Erleichterung der Paß- und Zollförmlichkeiten für die Reisenden, die in Konitz oder Dirschau ein- oder aussteigen, sind in Konitz und Dirschau deutsche Beamte in

---

1) Reichstagsdrucks. III. Wahlperiode Nr. 3358, Denkschrift d. R.Reg. S. 27, Fürst a. a. O. S. 130.

2) Das dem Durchgangsverkehr zwischen Warschau und Danzig auf der Strecke Marienburg—Dtsch.-Eylau dienende Schnellzugpaar kann ebenfalls nach den Bestimmungen des Z.A. (Schlußprotokoll I C.) dem Verkehr von beiden Städten nach dem Auslande dienen. Polen müßte dann exponierte Dienststellen in Marienburg und Dtsch.-Eylau errichten.

3) Durch zwischenstaatliche Vereinbarung im Verwaltungswege kann das Z.A. auch auf andere als auf die auf der Strecke Marienburg—Schneidemühl verkehrende Züge ausgedehnt werden. (Bl. Börsenzeitung v. 28. 1. 28.)

4) Art. 1, Art. 3 Z.A. Sie dienen aber nicht dem innerpolnischen Verkehr zwischen Dirschau und Konitz (Art. 4 Z.A.).

sogen. exponierten Dienststellen[5] (Art. 8) tätig, um dort die notwendigen Paß- und Zollprüfungen vorzunehmen. (Art. 7.) Eine Paß- oder Zollnachschau an der Reichsgrenze findet nicht statt. Einzelheiten über Bereitstellung von Räumlichkeiten, Einschreiten von deutschen Grenzpolizei- oder Zollbeamten wegen Zuwiderhandlungen gegen Paß- und Zollvorschriften, Waffengebrauch, Rechtsschutz der Beamten u. a. sind genau in Art. 18—20 festgelegt.

Die beiden Zugpaare dienen aber vor allem dem Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland (Art. 1 Z. A.) Es besteht jedoch ein Unterschied in der Art, wie die Züge befördert werden. Während nach dem P.A. die Züge geschlossen gehalten sind, werden die beiden im Z.A. genannten Zugpaare offen durchgeführt.[6] Die polnischen Reisenden, die in Konitz oder Dirschau einsteigen, suchen sich zwischen den Deutschen einen Platz. Ausweise werden von den aus Ostpreußen oder dem Reich kommenden Personen nicht verlangt, es genügt die Fahrkarte. (Art. 5, Abs. 2 Z.A.) Nur im Kriegsfalle oder falls in Polen der Ausnahmezustand verhängt ist, kann von Deutschen ein Ausweis, von Ausländern ein Paß mit Visum verlangt werden. (Art. 27 Z.A.) Die Reisenden, auch einzelreisende Militärpersonen,[7] unterstehen ebenso wie im P.A. den Gesetzen des Durchgangslandes, soweit sie sich auf die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit beziehen. (Art. 5 Abs. 1 Z.A., Schlußprotokoll V. B.) Nur dann, wenn sie im Durchgangslande ein Verbrechen oder Vergehen begangen haben, können sie zurückgehalten werden.

Die Rechtslage ist also in strafrechtlicher Beziehung die gleiche, wie sie für die Reisenden des privilegierten Verkehrs nach dem P.A. entwickelt worden ist.

Beachtet muß aber werden, daß sich dadurch, daß die beiden Züge offen geführt werden, eine Berührung der deutschen Reisenden mit polnischen Reisenden ergibt, die in Konitz oder Dirschau zusteigen. Es können also unüberlegte Aeußerungen deutscher Fahrgäste, die sich gegen einen Polen richten, als Beleidigung angesehen werden.[8] Beleidigungen polnischer Staatsbürger sind nach polnischem Recht Vergehen, Polen kann somit die Reisenden, ebenso

---

5) Aehnlich zweites Oberschl. A. Art. 1 ff., das zur Auslegung des Z.A. verwendbar erscheint. Neumeyer Intern. Verwaltungsrecht III. S. 71, Anmerk. 174. a.

6) Vergl. jedoch Art. 3, Abs. 1 a—c Z.A., Amtl. Fahrplan der R.B.D.-Osten, Winterhalbjahr 1927/8. S. 29. D. Anmerkung, S. 31 B. e.

7) Militärpersonen brauchen ihre Waffen nicht abzugeben. (Schlußprotokoll z. Z.A. VI. B. Amtl. Fahrplan S. 29. D. Anmerkung.)

8) Vergl. „Der Gesellige“ v. 4. 11. 1927, Nr. 259.

wie es bei einer Beleidigung eines polnischen Beamten schon oben (Seite 39 der Arbeit) dargestellt ist, zurückerhalten.

Zivilrechtlich können sich daraus, daß zwischen Deutschen und Polen im Zuge Verträge geschlossen werden können, auch Abweichungen ergeben. Der oben für den privilegierten Verkehr aufgestellte Rechtsgrundsatz ist also durchbrochen. Wenn Deutsche in den Zügen, die im Z.A. genannt sind, mit Polen Vorträge abschließen, sind die Grundsätze anzuwenden, wie sie für die Personen, die im gewöhnlichen Durchgangsverkehr mit Polen in Berührung kommen, oben als gültig herausgearbeitet sind. Schließen deutsche Reisende unter sich in diesen Zügen Rechtsgeschäfte, so kann man wohl annehmen, daß die Geltung deutschen Rechtes stillschweigend vereinbart worden ist.

Die Haftung für Unfälle und Schäden von Personen und Gepäck ist im Ganzen ebenso wie im P.A. geregelt. (Art. 24 Z.A.) § 6 zu Art. 36 P.A. ist wohl mit Rücksicht auf die bedeuerlichen Vorkommnisse beim Stargarder Unfall eingehender durch Art. 24 Abs. 5 ff. Z.A. ausgestaltet worden. Grundsätzlich haftet bei Personenschäden die betriebführende Verwaltung. (Art. 24 Abs. 8 Z.A.)

Besonders wichtig erscheint jedoch die Bestimmung des Art. 24 Abs. 7 Satz 2, nach der bereits Verwaltungen übereinkommen können, daß eine von ihnen die Entschädigungsansprüche zu erledigen hat, obwohl die andere Verwaltung für den Schaden ganz oder zum Teil haftet. Eine derartige Vereinbarung zwischen Deutschland und Polen wäre, wie schon gesagt, im Interesse der Reisenden dringend notwendig. Findet nach Abschluß der anzustrebenden Vereinbarung in Polen ein Unfall statt, so kann der deutsche Reisende bei deutschen Gerichten die deutsche Reichsbahngesellschaft verklagen. Es mag dann Sache der Reichsbahn sein, sich mit Polen auseinander zu setzen.

Diese Bestimmung kann jedoch leider nicht durch erweiternde Auslegung zugunsten der Personen, die die nach dem P.A. gefahrenen Zügen benutzen, ausgedehnt werden. Ziffer III des Schlußprotokolls des Z.A. sagt ausdrücklich, daß die Rechtslage wie sie das P.A. ergibt, durch das Z.A. nicht berührt wird.[9]

Aus der ganzen Vorgeschichte des Z.A. geht hervor, daß die Frage des intern. Durchgangsverkehrs durch Polen nach deutscher Ansicht schon durch das P.A. geregelt ist. Es ist deshalb ausdrücklich der Vorbehalt in Ziff. III im Schlußprotokoll gemacht. Nur weil Deutschland Polen nicht zwingen konnte, der deutschen Auffassung

9) Vergl. auch Reichstagsdrucks. Nr. 3358, Denkschrift S. 27, dort die Gründe.

gerecht zu werden, sah man sich genötigt, mit Polen das Z.A. zu schließen.[10] Aus den Verhältnissen und aus III und IV des Schlußprotokolls des Z.A. ergibt sich ferner, daß durch das Z.A. die auf den ehemaligen preußischen Gebieten Polens zugunsten Deutschlands lastende Staatsservitut nicht berührt wird. Es wird dann auch unter IV. im Schlußprotokoll folgerichtig bestimmt, daß, wenn aus irgend einem Grunde das im Art. 1 Z.A. genannte Schnellzugspaar nicht gefahren wird, an seiner Stelle ein Schnellzugspaar im gleichen Fahrplan nach den Bestimmungen des P.A. im privilegierten Verkehr durchzuführen ist.[11]

Das Z.A. ist also nur als ein Vertrag anzusehen, der im Rahmen des P.A. abgeschlossen ist. Das P.A. bleibt dabei als Rahmen bestehen und tritt jederzeit automatisch wieder in Wirksamkeit. Nach dem deutschen Standpunkt genügt das P.A., damit Reisende mit intern. Fahrtausweisen ungehindert durch Polen durchfahren können. Die Rechtsstellung Deutschlands wird durch das Z.A. in keiner Weise verschlechtert, außerdem ist das Z.A. halbjährlich kündbar. (Art. 29 Z.A.)

Die Rechtsstellung wird aber auch nicht verbessert. In den gesamten Ausführungen ist es immer als wünschenswert bezeichnet worden, daß die Deutschen von jeglicher Berührung mit der polnischen Zivilbevölkerung und mit polnischen Beamten freigehalten werden.[12] Durch das neue Abkommen werden aber die Deutschen nicht nur, wie es im P.A. der Fall ist, mit polnischen Beamten, sondern in einem Schnellzugspaar sogar noch mit der polnischen Zivilbevölkerung in Berührung gebracht. Die Tendenz geht sogar dahin, auch andere Züge auf der Strecke Marienburg—Schneidemühl offen durchzuführen.[13] Nicht genug, daß der Deutsche schon mit polnischen Beamten in Berührung kommt, er ist sogar dem ausgesetzt, auf der Fahrt nach deutschem Lande polnische Sprache und Sitte zu hören und zu sehen, wobei er sich noch zurückhaltend zu benehmen hat. Irgendwelche Vorteile etwa Aufhebung der Einsperrung, Erlaubnis des Einkaufs von Genußmitteln während des Aufenthaltes in Polen sind ihm nicht zugestanden worden.

---

10) Reichstagsdr. a. a. O. S. 27. „Das neue Abkommen stellt den Versuch (!) einer Lösung dar, ohne der Entscheidung vorzugreifen.“ Vergl. auch a. a. O. Seite 28 unter III.

11) Reichstagsdrucks. Nr. 3358, Denkschrift S. 28 unten: „Um den Durchgangsverkehr auf jeden Fall durchzuführen!“

12) Prinzip der Exterritorialität. Reichstagsdrucks. Nr. 2191, Denkschrift S. 99, Abs. 4 a Anf.

13) Da diese Maßnahme Polen allein Vorteile bringt, kann man sie vielleicht als Kompensationsobjekt bei den Verhandlungen über den Luftdurchgangsverkehr, den Polen nicht zuläßt, benutzen, vgl. Seite 55, Anm. 8, Seite 54, Anm. 3.

Wenn auch Deutschland eine Staatsservitut auf polnischem Gebiete besitzt, die ihm die Verbindung mit Ostpreußen ermöglicht, so bleibt doch immer die einzig in der Welt dastehende Trennung zwischen Ostpreußen und dem Reich bestehen, die selbst den eingefleischten Pazifisten als unerträglicher Zustand erscheint.

Da wir uns wegen der außenpolitischen Lage mit dem polnischen Korridor noch eine lange Weile abzufinden haben, darf nichts unversucht gelassen werden, um diesen traurigen Zustand für die Betroffenen so erträglich wie möglich zu machen. Was sich für den Militärdurchgangsverkehr hat durchsetzen lassen, muß auch für alle anderen Reisenden erreicht werden."

In den privilegierten Zügen gilt deutsches Recht. Für die Aufrechterhaltung der Ordnung haben deutsche Beamte zu sorgen!

Abschrift.
Z. 63909/8/1926.

Anlage 1.
(zu Seite 5.)

An
den preußischen Gerichtsreferendar Hubertus Schönberg
in Schneidemühl,
Grenzmark Posen-Westpreußen.

Auf das an das österreichische Zollamt in Sopron gerichtete Schreiben vom 31. Juli d. Js. wird mitgeteilt, daß in Durchführung des Zusatzartikels zu dem am 13. Oktober 1921 in Venezia aufgenommenen Protokolls betreffend die Regelung der westungarischen Frage auf Grund einer im Jahre 1922 zwischen den beteiligten Regierungen geschlossenen, bisher nicht verlautbarten Protokollvereinbarungen dermalen ein erleichterter Eisenbahndurchzugsverkehr von Oesterreich durch das Gebiet der Stadt Sopron und deren Umgebung nach Oesterreich besteht.

Gegenstand dieses Durchgangsverkehrs sind Personen, Gepäck und Güter. Dieser erleichterte Durchgangsverkehr wird zum Unterschiede vom gewöhnlichen Verkehr, für den die für den Verkehr zwischen Oesterreich und Ungarn geltenden allgemeinen Zollvorschriften gelten, als privilegierter Verkehr durchgeführt.

Die Beförderung der Reisenden, des Gepäckes und der Güter in diesem privilegierten Durchgangsverkehr vollzieht sich in geschlossenen Zügen oder in hierfür besonders bestimmten Zugteilen der gewöhnlichen Züge. Die in diesem Verkehr beförderten Reisenden sind — ähnlich wie im polnischen Korridor — vom Paßzwange und in zolldienstlicher Beziehung ebenso wie ihr Gepäck von allen Zoll- und ähnlichen Abgaben befreit, wie auch die Reisenden während ihres Aufenthaltes im Durchzugsgebiete keinerlei Paß- und Zollförmlichkeiten unterworfen sind. Das aufgegebene Reisegepäck, die Expreß- und sonstigen Güter werden in diesem Verkehr ohne Anwendung der Förmlichkeiten des zollamtlichen Anweisverfahrens behandelt.

Die geschlossenen Züge und Zugteile dürfen in Bezug auf die mitgeführten Reisenden und ihr Gepäck, ferner in Bezug auf die mitgeführten Güter während des Durchganges keine Aenderung erfahren. Es ist daher während der Beförderung durch das Durchgangsgebiet nicht gestattet, daß die Reisenden aus den geschlossenen Zügen oder Zugteilen aussteigen oder daß andere Reisende zu ihnen

einsteigen, daß aus diesen Zügen oder Zugteilen Gepäckstücke oder andere Gegenstände herausgereicht oder hineingereicht werden, auch nicht, daß Güter aus den geschlossenen Zügen und Zugteilen ausgeladen oder in diese eingeladen werden.

Das Zugbegleitpersonal, die Reisenden, die Gepäckstücke und Güter stehen während des Durchganges durch das obenbezeichnete ungarische Staatsgebiet (Oedenburg und Umgebung) unter Zoll- und Polizeiaufsicht. Demgemäß hat sich die ungarische Regierung das Recht vorbehalten, die dem privilegierten Durchgangsverkehr dienenden geschlossenen Züge und Zugteile während der Durchfahrt durch das bezeichnete ungarische Staatsgebiet durch Organe des ungarischen Grenzpolizei- und Zolldienstes begleiten zu lassen.

Ebenso steht der österreichischen Zollverwaltung das Recht zu, die geschlossenen Züge und Zugteile von ihren Organen durch das Durchzugsgebiet begleiten zu lassen. Die Zollorgane werden auf der Durchzugsstrecke unentgeltlich befördert.

Im übrigen behandeln die eingangs erwähnten Vereinbarungen keinerlei besonderer Zollformalitäten.

16. September 1926.

Für den Bundesminister:
Wolf.

Für die Richtigkeit der Ausfertigung:
gez. Unterschrift.

Abschrift.
Reichsbahndirektion
II. 7 Bt. 4.

Anlage 2.
Zu Seite 24. Anm. 9.
Königsberg, Pr., d. 1. 11. 1926.

An
Herrn Regierungsreferendar Hubertus Schönberg
in Schneidemühl

Zu ihrem Schreiben vom 8. Oktober 1926 an das Betriebsamt Marienburg:

Regierungsverordnungen gemäß Art. 6 des Pariser Staatsvertrages sind uns nicht bekannt geworden. Die Personen- und D-Züge Danzig—Marienburg—Dt.-Eylau—Warschau und Gegenrichtung wurden während der Fahrt auf deutschem Gebiet durch deutsche Zollbeamte begleitet und während des Aufenthaltes in Marienburg und Dt.-Eylau durch deutsche Zoll- und Grenzpolizeibeamte überwacht.

gez. Unterschrift.

Anlage 3.
(zu Seite 39, Anm. 6).

Gesetz vom 1. August 1919. Sammlung der polnischen Gesetze und Verordnungen in deutscher Uebersetzung, 1920, Seite 25.

Art. II.

Die bisherigen Gesetze und Verordnungen, die in diesen Gebieten[1] am Tage des Inkrafttretens dieses Gesetzes in Geltung waren, behalten auch weiterhin ihre Kraft, soweit sie nicht auf Grund dieses Gesetzes oder späterer vom Landtag erlassener Gesetze eine Aenderung erfahren.

1) Gemeint sind die von Deutschland an Polen abgetretenen Gebiete, die nach dem angeführten Gesetz ein „untrennbarer Bestandteil der Republik Polen" geworden sind.

A b s c h r i f t.

Anlage 4.
(zu Seite 48, Anm. 4).

Gesetz vom 2. August 1926, betr. das für internationale Privatverhältnisse geltende Recht.

I. Personen:

Art. 1. 1. Die persönliche Freiheit einer physischen Person wird nach dem Recht des Staates beurteilt, dessen Staatsangehörigkeit die Person besitzt; kann die Staatsangehörigkeit nicht festgestellt werden, so ist das an dem Wohnsitz der Person geltende Recht anzuwenden.

2. Ein Wechsel der Staatsangehörigkeit bewirkt nicht den Verlust der bereits erlangten Volljährigkeit.

3. Die Fähigkeit juristischer Personen sowie aller Gesellschaften und Vereinigungen wird nach dem an ihrem Sitz geltenden Recht beurteilt.

Art. 2. Die persönliche Fähigkeit eines Kaufmanns in seinem geschäftlichen Verkehr wird nach dem an dem Sitze seines Unternehmers geltenden Recht bestimmt.

Art. 3. Hat ein nach dem Recht, das für seine Person galt (Art. 1) nicht fähiger Ausländer in Polen ein Rechtsgeschäft errichtet; (Art. 9 Abs. 1), welches in Polen wirksam werden soll, so ist seine Fähigkeit, wenn es die Sicherheit des ehrlichen Verkehrs erfordert, nach dem in Polen geltenden Recht zu beurteilen.

PP.

II. Form eines Rechtsgeschäftes.

Art. 5. Für die Form eines Rechtsgeschäfts gilt dasjenige Recht, welches für das Rechtsgeschäft selbst maßgebend ist; es genügt jedoch die Anwendung des am Orte der Errichtung des Rechtsgeschäfts geltenden Rechts, wenn dieser Ort nicht zweifelhaft ist.

III. Dingliche Rechte.

Art. 6. 1. Besitz- und dingliches Recht unterliegen dem Gesetze desjenigen Staates, in dem sich der Gegenstand befindet.

2. Ersitzung, Verjährung und Verschweigen werden nach dem Gesetz beurteilt, an dem sich die bewegliche Sache zur Zeit des Fristablaufes befand. Derjenige, der das Recht erwirbt, kann sich auf das Gesetz des Ortes berufen, an welchem sich die bewegliche Sache zur Zeit des Fristbeginns befand.

3. Erwerb, Aenderung oder Tilgung dinglicher Rechte an einem in Polen belegenen Grundstück, wie auch Verpflichtungen aus Rechtsgeschäften, auf Grund deren solche Rechte erworben, verändert oder getilgt werden sollen, unterliegen hinsichtlich der Form wie auch der sonstigen Voraussetzungen für die Gültigkeit ausschließlich dem in Polen geltenden Recht. Dies betrifft jedoch nicht Verpflichtungen aus Familienverhältnissen oder dem Erbrecht.

### IV. Verpflichtungen.

Art. 7. Die Parteien können ein Schuldverhältnis dem Recht des Heimatstaates, dem Recht des Wohnsitzes, dem Recht des Ortes der belegenen Sache unterwerfen.

Art. 8. Haben die Parteien das anzuwendende Recht nicht bezeichnet, so ist anzuwenden:

1. auf Verträge, die an der Börse oder auf öffentlichen Märkten abgeschlossen werden — das dort geltende Recht;
2. auf Verträge, die sich auf Grundstücke beziehen — das Recht des Ortes, an dem sich der Sitz des Verkäufers befindet;
3. auf Verträge, die im Kleinhandel geschlossen werden, — das Recht des Ortes, an dem sich der Sitz des Verkäufers befindet;
4. auf Werk-, Arbeits-, Bau- und Lieferungsverträge mit dem Staat, — das an dem Sitz der mitwirkenden Behörde geltende Recht und auf Verträge, die mit anderen öffentlichen Verbänden abgeschlossen werden — das an dem Sitz derselben geltende Recht;
5. auf Versicherungsverträge – das an dem Sitz der Versicherungsanstalt geltende Recht; auf Verträge, die mit der in Polen ansässigen Vertretung einer ausländischen Versicherungsanstalt abgeschlossen werden, ist das in Polen geltende Recht abzuwenden;
6. auf Verträge mit Notaren, Rechtsanwälten und anderen Personen, welche berufliche Tätigkeit ausüben, findet hinsichtlich dieser Tätigkeit das Recht des Ortes Anwendung, an welchem diese Personen ihren Beruf ständig ausüben;
7. auf Werkverträge zwischen Arbeitnehmern und gewerblichen Handels- und Bergwerksunternehmen — das Recht des Ortes, an welchem das Werk ausgeführt wird.

Art. 9. 1. Auf die in Art. 8, Ziff. 1—7 nichtgenannten Verträge ist das Recht des Staates anzuwenden, in welchem beide Parteien zur Zeit des Vertragsschlusses ihren Wohnsitz haben. Wohnen die Parteien in verschiedenen Staaten, so ist, wenn die Verpflichtung

einseitig eingegangen wird, das Recht desjenigen Staates anzuwenden, in welchem der Schuldner wohnt; ist die Verpflichtung einseitig, so ist das Recht des Staates anzuwenden, in welches der Vertrag abgeschlossen ist. Ein Vertrag zwische Abwesenden gilt als an dem Ort geschlossen, an welchem der Anbietende die Annahme des Angebots erhält.

2. Das an dem Ort des Vertragsschlusses geltende Recht findet auch dann Anwendung, wenn der Wohnsitz, der für das anzuwendende Recht maßgebend ist, nicht festgestellt werden kann.

3. Hat der Schuldner, welcher ein einseitiges Rechtsgeschäft errichtet, nicht selbst das anzuwendende Recht bezeichnet, so gilt für ihn das Recht seines Wohnsitzes; kann der Wohnsitz nicht festgestellt werden, so gilt das Recht des Ortes der Errichtung des Rechtsgeschäftes.

4. Wohnsitz eines Kaufmanns ist hinsichtlich seines geschäftlichen Verkehrs der Sitz seines Unternehmens; hat der Kaufmann mehrere Unternehmungen, so ist der Sitz desjenigen Unternehmens maßgebend, mit dem das Rechtsverhältnis eingegangen ist.

Art. 10. In allen vorgenannten Fällen (Art. 7—9) sind die Parteien durch die besonderen gesetzlichen Verbote gebunden, durch die mit dem Gesetz in Widerspruch stehende Rechtsgeschäfte für nichtig erklärt werden und die in den Staaten gelten, in welchen der Schuldner einen Wohnsitz hat und die Verpflichtung von ihm zu erfüllen ist.

Art. 11. 1. Verpflichtungen aus strafbaren Handlungen und anderen Rechtsereignissen unterliegen dem Recht desjenigen Staates, in dem sich die Verpflichtung begründete Tatsache ereignet hat.

2. Dasselbe Recht entscheidet darüber, ob eine in ihrer persönlichen Fähigkeit beschränkte Person für den verursachten Schaden haftet.

pp.

IX. Allgemeine Vorschriften.

Art. 36. Verweisung auf ein anderes Recht.

Ist nach einem, in diesen Vorschriften als maßgebend bezeichneten Fremdenheimatrecht ein Rechtsverhältnis nach einem anderen Recht zu beurteilen, so ist in Polen dieses andere Recht anzuwenden.

Nicht einheitliches Recht.

Art. 37. Gelten in einem Staate, dessen Recht in diesem Gesetz als maßgebend bezeichnet worden ist, mehrere von einander abwei-

chende Zivilgesetze, so entscheidet die innere Gesetzgebung des Staates, welches Recht anzuwenden ist.

Beschränkte Anwendung fremden Rechts.

Art. 38. Die Vorschriften des fremden Rechts sind in Polen nicht rechtsverbindlich, wenn sie zu den in Polen geltenden fundamentalen Grundsätzen der öffentlichen Ordnung oder zu den guten Sitten in Widerspruch stehen.

Feststellung des Wortlautes, des Inhalts und des Geltungsbereichs des fremden Rechts.

Art. 39. 1. Das Gericht kann den Justizminister um Mitteilung des Textes fremder Gesetze oder um Erläuterung fremder Gerichtspraxis angehen.

2. Ist es nicht möglich, den Inhalt eines fremden Rechts oder die in letzter Linie über das anzuwendende Recht entscheidende Tatsache festzustellen, so wenden die zuständigen Behörden das in Polen geltende Recht an.

Vergeltung.

Art. 40. In Bezug auf einen Staat, der im Geltungsbereich des Privatrechts polnische Staatsangehörige schlechter behandelt, als die eigenen, oder schlechter als die Angehörigen anderer fremder Staaten oder ihnen überhaupt den unter Kulturstaaten üblichen Rechtsschutz verweigert, kann der Ministerrat eine Verordnung erlassen, in welcher die Materie, die Richtung und der Umfang bestimmt werden, in denen im Verhältnis zu diesem fremden Staat und seinen Angehörigen der Grundsatz der Vergeltung anzuwenden ist.

Verbindlichkeit.

Art. 41. Dieses Gesetz tritt nach Ablauf von 30 Tagen nach seiner Verkündigung in Kraft.

## Lebenslauf.

Der Verfasser wurde am 12. Dezember 1901 als Sohn des jetzigen Oberforstmeisters Franz Schönberg und seiner Ehefrau Gertrud geb. Sonneck, in Oberförsterei Wilhelmsberg, Kreis Strasburg, Westpreußen, geboren. Von Ostern 1909 bis 1912 besuchte er die Vorschule bezw. das Gymnasium zu Gumbinnen, von 1912 bis 1919 das Friedrichsgymnasium zu Bromberg, vom 11. 8. 1919 bis 1921 das Friedrichsgymnasium zu Frankfurt an der Oder. Nachdem er am 2. 3. 1921 die Reifeprüfung bestanden hatte, legte er ein halbes praktisches Jahr in der Eisenbahnhauptwerkstatt Frankfurt an der Oder ab. Im Wintersemester 1921/1922 bezog er die Technische Hochschule in Hannover, um Maschinenbau zu studieren. Am Ende des Semesters entschloß er sich, Rechtswissenschaften zu studieren. Im Sommersemester 1922 ging er nach Tübingen, dann nach Berlin, studierte im Sommer 1923 in München und schloß in den folgenden 3 Semestern das Studium in Berlin ab. Er bestand am 5. und 7. November 1925 die erste juristische Staatsprüfung beim Kammergericht in Berlin. Er wurde dann zum Gerichtsreferendar ernannt und am 27. 9. 1926 vom Regierungspräsidenten in Schneidemühl zum Regierungsreferendar. Vom 5. 12. 1927 bis 7. Februar 1928 wurde er vom Regierungspräsidenten in Schneidemühl zum kommissarischen Bürgermeister der kleinen Stadt Bomst, Grenzmark Posen—Westpreußen, bestellt. In Anerkennung seiner Verdienste um die Stadt wurde ihm von den städtischen Körperschaften am 16. Februar 1928 einstimmig das Ehrenbürgerrecht verliehen. Der Tag der mündlichen Dr.-Prüfung war der 10. Mai 1928.